

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA

MAESTRÍA EN GESTIÓN URBANA

Presentado por:

JORGE LUIS RESTREPO MESA

Cohorte 34

**PAUTAS DE GESTION URBANA QUE FACILITEN INCLUSIÓN SOCIAL EN
LA AVENIDA DEL FERROCARRIL DE BARRANCABERMEJA**

Director

JAIRO ALBERTO LADINO GALINDO

Bogotá, marzo de 2018

Contenido	
Resumen del proyecto de investigación	8
Introducción	10
1- Justificación	12
1.1. Desde la academia	12
1.2. Desde la Gestión Urbana	12
1.3. Desde la necesidad social	13
2- Formulación del problema	14
3. Objetivos	15
3.1. Objetivo general	15
3.2. Objetivos específicos	15
4. Marco referencial	16
4.1. Marco teórico	16
4.2. Marco conceptual	18
4.3. Marco normativo	33
4.4. Marco histórico	37
5. Metodología	44
5.1. Metodología investigativa	44
5.2. Diseño metodológico	45
5.2.1 Indicadores y Criterios.	45

5.2.2 Instrumentos.	45
5.2.2.1. Entrevistas.	46
5.2.2.2. Encuesta.	46
5.2.2.3. Observación.	49
5.3 Resultados	52
5.3.1 Presentación de resultados.	52
5.3.1.1 Entrevistas a personajes relevantes.	52
5.3.1.2 Encuesta.	55
5.3.1.3 Observación.	61
5.3.2 Análisis de los resultados.	63
5.4 Caracterización.	71
6 Pautas	85
7 Conclusiones	93
Referencias bibliográficas.	97
Anexos.	101

Listado de esquemas

Esquema 1: Teórico; elaboración propia.....	18
Esquema 2: Conceptual; elaboración propia.....	18
Esquema 3: Normativo; elaboración propia.....	34
Esquema 4: Histórico; elaboración propia	38

Listado de tablas

Tabla 1: CUR	32
Tabla 2: Participación de Barrancabermeja en las luchas urbanas del Magdalena medio	42
Tabla 3: Indicadores y criterios	45
Tabla 4: Multidiversidad	59
Tabla 5: Multifunción	60

Listado de imágenes

Imagen 1: Antigua llegada del ferrocarril de la Tropical Oil Company	39
Imagen 2: Avenida del ferrocarril años 50 entre carreras 18 y 19	40
Imagen 3: Ubicación en la avenida de los hitos de la protesta social	41
Imagen 4: Distribución sectorial de la avenida	47
Imagen 5: Distribución sectorial del perfil de la avenida	48
Imagen 6: Perfil de la avenida según Análisis Urbano y Lineamientos de la Calle 52 desde la carrera 11 hasta la carrera 24	71
Imagen 7: Espacio público contiguo a negocio de venta de bebidas embriagantes	72
Imagen 8: Espacio público contiguo a negocio de venta de comidas rápidas.....	72
Imagen 9: Parque Camilo Torres en horas de la noche.....	73
Imagen 10: Andén de zona residencial en horas de la noche.....	73
Imagen 11: Usuaría del transporte público tomando el servicio en zona prohibida	74
Imagen 12: Proporciones espaciales de la Avenida del Ferrocarril	74
Imagen 13: Discontinuidad de los andenes	75
Imagen 14: Personas con dificultad de movimiento utilizando las vías vehiculares para movilizarse por la avenida	76
Imagen 15: Ciclistas movilizándose por las vías vehiculares de la avenida	76
Imagen 16: Estacionamiento indebido de medios motorizados sobre espacio público peatonal	77
Imagen 17: La avenida en horas de la tarde	78
Imagen 18: Desaseo de la avenida en horas de la mañana.....	79
Imagen 19: Andenes desaseados y poco iluminados	79
Imagen 20: Andén de tierra, poco iluminado	80

Imagen 21: Monumento de la locomotora	81
Imagen 22: Estacionamiento de medios motorizados sobre el espacio público peatonal.....	83
Imagen 23: Cruce de la avenida por sitio peligroso de peatones	83
Imagen 24: Ejemplo de proyección del eje estructurante de la avenida	88
Imagen 25: Fracción (sector longitudinal de la avenida)	94
Imagen 26: Fracción (sector longitudinal de la avenida)	94

AGRADECIMIENTOS.

Al Dios dador de vida, medios e inspiraciones, que hizo posible la culminación de este proyecto con éxito. Medios como la salud, la hospitalidad recibida de los Agudelo Silva o la acertada guía de mi tutor Jairo Ladino; y la inspiración surgida del ejemplo de vida recibido de mi madre, de la presencia de Luis Enrique y Luis Jorge y del compromiso y la compañía amorosa de Elsy Isabel.

Dedicado a Kike, quien desde el cielo ve sonriendo.

Resumen del proyecto de investigación

El espacio público contiene condicionantes logísticas, institucionales, normativas, sensoriales y físico espaciales que definen en conjunto las condiciones de habitabilidad en su área física, éstas a su vez condicionan las relaciones entre las personas que cohabitan en ella desde la multiplicidad de objetivos e intereses individuales de éstas, e independientemente de variables como la edad, el sexo, y su condición o nivel socio económico y cultural, en este sentido; el valor agregado se evidencia en la generación de identidad y arraigo desde y entre las personas hacia y respecto del espacio público como un componente social. Y desde este análisis es que se determina la capacidad e influencia del espacio público en el fenómeno de segregación o inclusión social.

El espacio que es materia de investigación en este trabajo, siempre ha sido un eje urbano que posee amplias capacidades espaciales (45 más de perfil promedio x 2.5 kms de longitud) y una ubicación estratégica para unir en su espacio urbano a Barrancabermeja de norte a sur (en su gran mayoría, formalmente edificada) con la parte oriental de la ciudad (informalmente generada) cuya frontera está delimitada por la línea de los ferrocarriles nacionales. A su vez une estos sectores con la principal fuente hídrica que posee esta ciudad levantada entre humedales, el Río Magdalena. Hoy la Avenida del Ferrocarril a pesar de contar con condiciones de habitabilidad en su espacio público, genera dificultades de accesibilidad y movilidad en las personas, esta situación propicia una baja capacidad de generación de identidad y arraigo, y consecuentemente la categoriza como un agente o espacio de segregación social. Estas características mencionadas anteriormente, justifican este trabajo de investigación cuyo propósito es, formular pautas de desarrollo urbano que faciliten inclusión social.

Palabras claves: Condiciones de habitabilidad, accesibilidad física, identidad y arraigo y Normas comunes de comportamiento.

Introducción

El espacio público es el lugar por excelencia en el que se desarrollan la mayoría de las relaciones sociales entre los sujetos a partir del encuentro cotidiano, pero éste espacio entendido solo como el conjunto creado y contenido entre las edificaciones y estructuras que lo conforman, e identificado y definido por su diseño intrínseco y sumado a la generosidad de sus características formales, no posee lo determinante para reseñar por si solas la huella de la ciudad; la identidad, el carácter y las características específicas que brinda precisamente la ciudad al encuentro cotidiano en todo su espacio público; es desde allí donde cobran importancia las condiciones de habitabilidad que éste posea, de forma que propicie la oferta diversa desde sus funciones, permitiendo a todas las personas acceder a él de forma individual o grupal desde sus intereses particulares y/o colectivos, impulsados de igual forma por la confianza y percepción de seguridad que el espacio público les genere a éstas. Ya en su interior y como valor agregado, el espacio público debe tener la capacidad de propiciar el conocimiento y por sobre todo el reconocimiento de la identidad y promover el arraigo de las personas desde lo público e independiente del tipo de personas, es decir; desde su tendencia o condición física, política, económica, sexual, social y/o cultural, o su condición de local o foráneo. De toda esta unidad detallada es que se compone el estadio ideal para la generación de las reglas comunes de comportamiento ciudadano, que viabilicen el desarrollo de una convivencia soportada en el respeto y la tolerancia.

La Avenida del Ferrocarril es el eje urbano en el cual se ha desarrollado en gran manera el devenir histórico laboral, social, político, económico y cultural de la ciudad de Barrancabermeja. Pero, por diversos motivos se encuentra actualmente en condiciones de degradación formal, lo que configura un desperdicio social, ya que no están siendo explotados atributos espaciales ni su

ubicación estratégica; es esta la principal motivación para el desarrollo de este trabajo de investigación que busca generar pautas de desarrollo que faciliten la inclusión social.

1- Justificación

Para facilitar la comprensión respecto de la importancia de la realización de la presente investigación, se hace un abordaje desde los siguientes aspectos:

1.1. Desde la academia

Al encontrarse enmarcado conceptualmente dentro de la línea de investigación de hábitat, ambiente y territorio, contenida en el plan de estudios de la MGU, el presente trabajo adquiere el soporte académico necesario para ser planteado. Mediante el abordaje de los indicadores de habitabilidad del espacio público definidos en “Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia” por Páramo y Burbano, se busca determinar cuáles de estas condiciones son aplicables a la Avenida del Ferrocarril mediante la estructuración dentro de los tres conceptos surgidos de la indagación teórica: Accesibilidad física, identidad y arraigo, y las normas comunes de comportamientos, de esta forma generar pautas de desarrollo urbano aplicables a la Avenida del Ferrocarril que faciliten inclusión social.

1.2. Desde la Gestión Urbana

En tal sentido, la Avenida del Ferrocarril, siendo un eje urbano que cuenta con una conformación espacial, que, en su distribución morfológica, cuenta con 2.5 km. de longitud y 45 mts. de perfil promedio, 4 vías y 10 carriles, un separador central de 3 metros y andenes, que al costado norte en promedio poseen 4,5 mts y al costado sur 4 mts, privilegia el tránsito y movilidad de vehículos motorizados y no la movilidad y el estar de las personas en su espacio público; ésta configuración morfológica genera por sí sola exclusión social, a la que debemos agregarle la discontinuidad de sus andenes y la ocupación indebida de la zona pública, propiciada en gran medida por la disposición formal actual. Esta realidad busca ser comprendida desde el

planteamiento epistemológico, mediante la generación de pautas de desarrollo urbano que faciliten inclusión social.

1.3. Desde la necesidad social

Por su ubicación estratégica, la Avenida del Ferrocarril podría propiciar encuentros ciudadanos agradables, mediante el mejoramiento de sus condiciones de habitabilidad para permitir y facilitar a las personas su interrelación en su estar en el espacio público, mediante la aplicación de acciones mejorativas en aspectos como la accesibilidad eficiente y la recuperación del espacio público para el tránsito y movilidad de las personas, en donde sea viable mantener normas comunes de comportamiento y unir así a la Barrancabermeja norte (desarrolladas mediante urbanizaciones legalmente establecidas en los años 1960 -1970 Barrios Parnaso, Pueblo nuevo, Olaya Herrera, Aguas claras, Torcoroma y Galán) con la sur (en la que se encuentra el sector fundacional de Barrancabermeja desarrollados de 1920 a 1960, en los barrios la Campana, el Comercio, Colombia y Buenos aires) y la este (que creció en torno a las invasiones periurbanas entre los años 1970 y 1980) con la oeste, en donde está ubicado el principal recurso hídrico De Barrancabermeja, el río Magdalena.

2- Formulación del problema

Las condiciones de habitabilidad de la Avenida del Ferrocarril de Barrancabermeja dificultan en su espacio público: la accesibilidad, movilidad, generación de identidad y arraigo, y la adopción de normas comunes de comportamiento, lo que genera segregación socio espacial.

Pregunta de investigación:

¿Cómo, a través de las condiciones de habitabilidad del espacio público, es posible generar inclusión socio espacial en la Avenida del Ferrocarril, entendida por tal la posibilidad de acceder a ella desde y en pro de la generación de identidad y arraigo, y la promoción de normas comunes de comportamiento en su movilidad y desde sus atributos de accesibilidad?

3. Objetivos

3.1. Objetivo general

Generar pautas de gestión urbana que faciliten inclusión social, aplicables al espacio público de la Avenida del Ferrocarril de Barrancabermeja.

3.2. Objetivos específicos

- Identificar las condiciones físicas del espacio público de la Avenida del Ferrocarril.
- Determinar la ocupación socio espacial de la Avenida del Ferrocarril.
- Caracterizar los factores que generan exclusión social en la Avenida del Ferrocarril.

4. Marco referencial

4.1. Marco teórico

Un primer trabajo corresponde a Paramo y Burbano (2012) quien realizo la “Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia” (p.1) Mediante este estudio se definieron cuáles son las condiciones de habitabilidad aplicables al espacio público. Las cuales son aplicables a la Avenida del Ferrocarril y se ajustan a los tres conceptos principales surgidos en la (Accesibilidad física, Identidad y arraigo, y normas comunes de comportamiento).

Un segundo trabajo corresponde a la Universidad Nacional de Colombia en convenio con la alcaldía municipal, Ecopetrol y el centro de estudios regionales 2009. Mediante este documento científico – académico se logró establecer mediante la indagación de rutas de transporte municipal que por la avenida, su ocupación promedio, sus recorridos y velocidades.

Un tercer trabajo corresponde a la secretaria de planeación municipal 2003. Denominado “El acuerdo 018 Plan de Ordenamiento Territorial”. Que define los lineamientos de la reestructuración del uso del territorio local.

Un cuarto trabajo corresponde a Jordi Borja – Zaida Muxi (2000). Denominado “El espacio público, ciudad y ciudadanía”. En este trabajo se elabora un resumen de los aspectos más positivos del espacio público urbano, dentro del que se destaca el uso social colectivo desde la multifuncionalidad, y se toma una posición muy clara sobre el concepto que determina que el espacio público es la ciudad.

De cada uno de los referentes teóricos relacionados, se pueden cohesionar aspectos que apuntan o son insumo epistemológico para el desarrollo de la presente investigación, ya que hacen parte de los elementos fundamentales de esta, que son: la generación de accesibilidad física eficiente,

generación de identidad y arraigo y el desarrollo de normas comunes de comportamiento. Como por el ejemplo, el concepto de Multifunción del espacio público, que explícitamente es desarrollado principalmente por Sergio García Domenech en su libro *Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea*, y Borja y Muxi en *Espacio Público Ciudad y Ciudadanía*, estos autores desarrollan el tema del como la motivación genera el interés a acceder y moverse en el espacio público.

Desde la accesibilidad incluyente al espacio público (la pirámide invertida de la jerarquía de la movilidad urbana llevada a cabo por el ITDP en ciudad de México, que define el orden de prioridad que en situación ideal debe prevalecer en el espacio público de la siguiente manera: las personas, ciclistas, transporte público, transporte de servicios y transporte privado) el deportista, el caminante, el trabajador formal e informal, el desempleado, el habitante de calle, entre otras personas, buscan en él diferentes objetivos e intereses; por lo que se hace necesario que mediante sus condiciones de habitabilidad derivadas de las cualidades físico espaciales, sensoriales y medioambientales propias, se facilite la acogida social de normas comunes de comportamiento, que tutelen las relaciones derivadas de la diversidad. Si hablamos de diferentes objetivos e intereses, es relevante relacionar la motivación como el primer factor para que esas personas disímiles en sus características y deseos, quieran acceder al espacio público; por ende, la multifunción que pueda tener el espacio público y las edificaciones que lo conforman es una cualidad fundamental con la que debe contar dicho espacio para que sea inclusivo. La anterior relación de teorías abordadas por los referentes de esta investigación se encuentra representada según el esquema 1.

CONDICIONES DE HABITABILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO	P. Paramo A., Burbano M		
	Accesibilidad y movilidad.	Elsa Cuevas Mera y Sonia Yasmín Gómez Gómez, Andrea Milena Burbano y Sergio García Domenech	Centralidad, mixtura de funciones y comercial equilibrado.
		ITPD, E. Cuevas y S. Gómez, y J. Borja y Z Muxi	Pirámide de la movilidad.
		J. Borja y Z. Muxi.	Espacios circulatorios y de encuentro.
Identidad y arraigo.	CUR.	Nora Herrera, Hans Fox, J. Borja y Z. Muxi, A. Burbano, S. García, P. Paramo y A. Burbano.	Espacios extraordinarios e intersubjetividades.
		E. CUEVAS, J. Borja y Z. Muxi, A. Burbano, P. Paramo.	CUR.

Esquema 1: Teórico; elaboración propia

4.2. Marco conceptual

El concepto de inclusión social abordado desde la gestión urbana, es un tema que sin lugar a dudas incluye una multidiversidad de elementos cualitativos, cuantitativos e interdisciplinarios, todos ellos muy importantes y por sobre todo muy pertinentes para el logro de la inclusión social en la Avenida del Ferrocarril, el objeto de estudio de la presente investigación. Dentro del compendio de conceptos necesarios para el abordaje y posterior comprensión del tema de la inclusión social desde la gestión urbana, se destacan los siguientes:

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD								IDENTIDAD Y ARRAIGO		CUR	
MULTIFUNCIONALIDAD		ACCESIBILIDAD		MOVILIDAD INTERIOR		MIEDO E INCOMODIDAD		FACILITA RELACIONAMIENTO	ESPACIOS EXTRAORDINARIOS	LEGALES	SOCIALES
ESPACIO PÚBLICO	PREDIAL	PROPIOS MEDIOS	MEDIOS MOTORIZADOS	PROPORCIONES	CONTINUIDAD	OBSTÁCULOS	CLIMA DE LA CIUDAD				
						CONTEXTUALES	SENSACIÓN DE INSEGURIDAD				

Esquema 2: Conceptual; elaboración propia

Según lo indica el esquema 2, la presente investigación identifica y define como línea conceptual transversal, los aspectos de las condiciones de habitabilidad del espacio público, como el criterio que contiene implícitamente las tres líneas conceptuales identificadas en esta

investigación de la inclusión social en el espacio público como lo son: Accesibilidad y movilidad (Multifunción, Accesibilidad, movilidad interior, factores generadores de miedo e incomodidad), identidad y arraigo y CUR.

El espacio público conformado por la vivienda edificada en suelo urbano y emplazada junto a las demás edificaciones, necesitadas de redes de servicios públicos, vías, transporte público y amueblamiento urbano; es vital para el desarrollo del ser humano como ser social, con necesidades relacionales más allá del núcleo familiar primario, en tal sentido, son los atributos de la ciudad y en particular, las condiciones de habitabilidad que este pueda tener, las que le brindan las condiciones propicias para ese desarrollo y su integración como ser social a la ciudad.

Según esas mismas tres líneas conceptuales y para desarrollarlas perceptualmente se tomó como base el trabajo denominado: las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia realizada por (Páramo & Burbano, 2012). Estableciéndose que de las 49 condiciones definidas por los autores se indagaría sobre de las siguientes:

Sobre accesibilidad y movilidad - multifunción: las actividades culturales gratuitas como los desfiles o conciertos que se realizan en la ciudad para el público general, la posibilidad de realizar manifestaciones religiosas/políticas/artísticas, los espacios deportivos existentes, La disponibilidad de lugares de recreación para niños, la disponibilidad de lugares de encuentro para los jóvenes, la venta de bebidas y alimentos en las calles, el comercio o ventas informales callejeras; sobre accesibilidad: las zonas peatonales que existen en la ciudad, la accesibilidad a los espacios públicos con mi lugar de vivienda, la accesibilidad que tenga a los espacios públicos desde los medios de transporte, el estado de la malla vial; movilidad interior: las rampas que facilitan el desplazamiento de coches para bebés o de las personas con necesidades físicas

Especiales; miedo e incomodidad: el mobiliario que se encuentra (bancas, cabinas telefónicas, semáforos, canecas), el clima predominante de la ciudad, la presencia de elementos naturales (plantas, árboles, fauna), el esmog o contaminación atmosférica que se percibe actualmente en la ciudad, el estado de aseo en que se encuentra la ciudad, la calidad de la iluminación nocturna, la publicidad auditiva exterior, la publicidad visual exterior, el ruido de las calles, que el espacio público esté libre de malos olores, que esté libre del humo de fumadores, la presencia de cámaras de seguridad, la presencia de policías o personal de seguridad. Sobre Identidad y arraigo: los elementos culturales (esculturas, monumentos, obras de arte, etc.), que tengan identidad (que un lugar público pueda diferenciarse de otro). Sobre CUR: el respeto por las normas de tránsito, el respeto de los conciudadanos por las reglas de convivencia de uso de espacios públicos. Sobre multidiversidad como factor implícito de la inclusión: la presencia de habitantes de calle y consumidores de drogas en las calles, que sea para todos, niños, jóvenes, adultos, adultos mayores.

Multifunción

El concepto de Multifunción, explícitamente es desarrollado por Sergio García Domenech en *Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea*, y Borja y Muxi en *Espacio Público Ciudad y Ciudadanía*, estos autores desarrollan el tema como la motivación para generar el interés a acceder y moverse en el espacio público. La importancia de la multifunción que ofrezca el espacio público y las edificaciones que lo conforman la manifiestan, como lo afirman (Borja & Muxí, 2000) cuando dejan claro como la “Movilidad y accesibilidad no dependen únicamente de sistemas de transportes adecuados a las demandas heterogéneas, aunque se trate de una condición sine qua non. También dependen de la diversidad y de la distribución de centralidades, de la calidad urbana y de los oferentes de servicios de las zonas menos atractivas, de la existencia en ellas de algunos elementos que les proporcionan personalidad e interés” (p.36). Se ve cómo la

Multifuncionalidad es un factor importante de motivación. La multifunción está directamente ligada a la oferta diversa de funciones que permite interesar a personas de diferentes matices en su espacio público, si se quiere que éste sea constructor de democracia y ciudadanía. Aristóteles en su texto *La Política* afirmaba que: “la ciudad debe estar compuesta por diferentes clases de personas, que no existe la ciudad si la población se asemeja mucho” Aristóteles (como se citó en Borja y Muxy, 2000).

El espacio urbano, mediante su normatividad y concepción, puede facilitar la mixtura de usos; tal es el caso de los edificios en altura, que permiten combinar el uso residencial de sus plantas superiores con el comercio en las plantas inferiores; la determinación política de instalar oficinas satélites de las administraciones municipales en barrios residenciales retirados, como forma de acercar el gobierno a la ciudadanía; o como sucedía en la colonia, que las edificaciones administrativas eran emplazadas junto a la iglesia, el comercio y la vivienda de la aristocracia, alrededor de la plaza principal del pueblo, sitio que cumplía funciones socializadoras por excelencia. Mediante la oferta diversos usos (residencial, comercial, institucional) y la adecuada gestión de la administración local, que lo mantenga accesible y en condiciones de aportar bienestar, el espacio público muy probablemente sería en términos generales seguro, consecuencia del permanente flujo e interacción de las personas; por tanto, las cámaras de seguridad y la presencia de personal policial deberían ser factores complementarios para generar un mayor grado de seguridad en el mismo; al respecto (Borja & Muxí, 2000) conceptúan: “La seguridad urbana depende sobre todo de la presencia de gente en la calle, es decir de la intensidad de usos del espacio público.” (p.39).

En cuanto al desarrollo de la actividad comercial en el espacio público, como medio de trabajo informal para personas con imposibilidad de acceder a empleos formales, se da una permanente

dicotomía: la de la indebida explotación comercial del espacio público que debe ser exclusivamente de todos, o la de ser un factor dinamizador que rompe la monotonía y genera nuevas vivencias en él.

Los pequeños puestos de venta dispuestos en los espacios públicos, fundamentalmente calles y plazas, producen un intercambio comercial generador de una intensa actividad social que facilita el encuentro ciudadano. Esta es, precisamente, una de las más elogiadas características propias de la cultura urbana mediterránea. (Garcia-Domenech, 2015, p.28)

Estas dos aristas pueden traer consigo excesos; por un lado, tener que destinar infinita cantidad de recursos económicos al control que garantice un espacio público totalmente libre de ocupaciones indebidas, reprimiendo a los que acuden allí en búsqueda del sustento diario o, por otro lado, un espacio público comercialmente sobreexplotado, caótico e inaccesible. El equilibrio entre estas dos aristas lo debería proporcionar la permanente gestión del mismo, garantizando así la debida actividad comercial, en cuanto a cantidad y tipo de actividad en un espacio público que además de dinámico, sea ordenado y accesible.

El papel que desarrolla la actividad comercial en la edificaciones es referenciado por Paramo y Burbano (2012) como “espacios que siendo privados tienen una vocación colectiva y cumplen una función socializadora” (p. 23).

La actividad comercial alcanza tal grado de importancia en el conjunto de la ciudad mediterránea, que la percepción social llega a considerarla una actividad netamente pública a pesar de ser un acto entre particulares. Precisamente, su puesta en práctica sobre los propios espacios públicos urbanos potencia esa percepción como extensión de la actividad pública. (Garcia-Domenech, 2015, p.28)

Teniendo en cuenta esta consideración, se puede afirmar que la debida actividad comercial desarrollada en predios privados en torno al espacio público, mejoran la vida en comunidad y son facilitadores de la función socializadora que éste debe tener.

Accesibilidad

Posteriormente a la motivación que genera la multifunción, debe haber accesibilidad mediante la multiplicidad de medios que permitan a las personas llegar desde su sitio de ubicación al espacio público de su interés, ya sea por sus propios medios (caminando, en silla de ruedas o bicicleta), o por medios motorizados (transporte público o vehículos o motocicletas), de forma que se de accesibilidad y movilidad, tema desarrollado por (Borja & Muxí, 2000). En Espacio Público Ciudad y Ciudadanía, y por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITPD) mediante la pirámide invertida de la movilidad desarrollada en ciudad de México en la que primero son las personas, seguido de los ciclistas, el transporte público, el transporte de servicios y finalmente el transporte privado. Este referente se debe tener en cuenta a la hora de garantizar un derecho a la ciudad que además “supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades” (Borja & Muxí, 2000, pág. 15). Garantizando así una ciudad que proporcione los elementos objetivos y subjetivos que permitan la interacción social entre ciudadanos que libremente optan acceder a sus posibilidades.

Más que ser generador del caos y la problemática social de la ciudad, el espacio público es el lugar donde se reflejan las injusticias sociales en forma de inseguridad, fricción, disputa y manifestación pública.

La movilidad y accesibilidad no dependen únicamente de sistemas de transportes adecuados a las demandas heterogéneas, aunque se trate de una condición *sine qua non*. También dependen de la diversidad y de la distribución de centralidades, de la calidad urbana y de las ofertas de servicios de las zonas menos atractivas, de la existencia en ellas de algunos elementos que les proporcionan personalidad e interés. (Borja & Muxí, 2000, pág. 36)

La accesibilidad al espacio público está ligada a la movilidad; no traería mucha satisfacción, acceder al lugar si solamente se tiene la alternativa de vivirlo estáticamente sin poder explorarlo mediante la movilidad que genera diferentes percepciones. Para acceder se necesita previamente, como ya se ha mencionado antes: 1) Generar el interés necesario a personas con diferencias física, de edad, sociales, políticas y culturales, mediante la multifuncionalidad -oferta diversa de usos- en el espacio urbano contenedor del espacio público; 2) proporcionar a los interesados las garantías necesarias para acceder a un sistema de transporte eficiente, que les permita llegar, desde su lugar de ubicación hasta el espacio público de su necesidad; 3) contar con las condiciones físico espaciales que le permitan el acceso y movilidad, en igualdad de condiciones, a personas invidentes, con movilidad reducida, con discapacidad auditiva, niños, ancianos, de talla baja o de gran estatura.

Movilidad interior

Una vez en el espacio público, este debe poseer la composición física que permita desde las proporciones y la continuidad, contener en su espacio público los medios de movilidad incluidos en la pirámide invertida de la movilidad. Al respecto Borja y Muxi (2000) preguntan. “Por qué se sacrifican avenidas y bulevares al automóvil y espacios colectivos animados o abiertos a los

parques temáticos excluyentes” (pag. 42). Estos autores también plantean como el espacio público además de contar con espacios circulatorios, debe poseer espacios de encuentro primordiales para que se dé el intercambio social. Lo anteriormente expuesto, junto al entorno social, termina generando factores de tranquilidad o miedo e incomodidad a las personas que asisten al espacio público; estas personas, fruto de los obstáculos, de lo acogedor que pueda ser el clima de la ciudad y los factores contextuales que en él se den, encuentran, o no, sensaciones de comodidad, seguridad y confort en el espacio público, que termina generándoles sensaciones de seguridad o inseguridad, sensaciones estas fundamentales para que la persona se integre socialmente con las demás personas que tienen diferentes objetivos e intereses en el espacio público, esta es una situación que permanentemente genera fricción y disputa por el espacio público.

Miedo e incomodidad

En ciudades de clima cálido con deficiente arborización, esto termina siendo un factor de incomodidad que también define la poca acogida ciudadana por el espacio público en ciertas horas del día. Es por esto que surge la necesidad de generar más y mejores ambientes verdes, generadores de sombra y atenuantes de altas temperaturas, motivando así la llegada de más personas hasta su espacio público en horas donde el sol hace presencia. Al respecto Francisco Javier Toro Sánchez Herrera (2009) refiere la necesidad de generar la identidad ambiental y la conciencia ecológica de los espacios públicos urbanos. Profundizando en el discurso de la sostenibilidad urbana, asimismo; sugiere que se debe repensar la identidad urbana en función de la idea de naturaleza, superando la errónea concepción de la naturaleza urbana como ajardinada o simbólica, y asumiendo el restablecimiento de los primitivos vínculos de la ciudad con la naturaleza a través de la inclusión de lo rural, y la conformación de identidades basadas en el arraigo a los lugares de uso cotidiano, como los espacios públicos.

En el espacio público se encuentran situaciones reales de inseguridad, que como ya se dijo, muchas veces son reflejo de la problemática social de la ciudad, pero también fruto del déficit institucional en torno a su gestión; obstáculos fijos y móviles como lo pueden ser vehículos motorizados o mobiliario comercial de los vendedores ambulantes ubicados de forma tal que terminan obstaculizando la circulación peatonal, andenes discontinuos, robo de celulares, contaminación vehicular o la ocurrencia de un atentado terrorista, ocasionan una percepción generalizada de temor y/o prevención por el espacio público; al respecto Cuevas y Gómez (2014) parafraseando a Carrión lo relaciona como algo que afecta la accesibilidad y movilidad en el espacio público, y su posterior vivencia.

Dos dimensiones claramente diferenciadas e interrelacionadas: la inseguridad, dimensión que hace referencia a los hechos concretos de violencia objetiva producidos, es decir, a la falta de seguridad; y la poca explorada percepción de inseguridad que se relaciona con la sensación de temor y que tiene que ver con el ámbito subjetivo de la construcción social de miedo, generado por la violencia directa o indirecta Parafraseando a Carrión. (Carrión, 2007, p.48)

Sobre lo anterior (Borja & Muxí, 2000) plantean que “la vitalidad del ambiente urbano es un factor importantísimo de atracción y capacidad de integración. La seguridad urbana depende sobre todo de la presencia de gente en la calle, es decir de la intensidad de usos del espacio público” (P. 39).

Para contrarrestar la idea colectiva de inseguridad e incomodidad en el espacio público, el consumismo ha venido sobre estimulando, a los que tienen la capacidad de hacerlo, la necesidad de usos individualistas como: el del vehículo privado, enfatizándolo como el medio más cómodo

de movilidad; el conjunto cerrado con todos los servicios, para garantizar tranquilidad y seguridad para vivir; y el centro comercial como el medio seguro para comprar, divertirse e interactuar con personas socioeconómicamente similares; obligando así a los que no cuentan con las posibilidades económicas, a sobrevivir en un espacio público cada vez más deshumanizado y caótico.

Los espacios públicos que se han ido degradando, han venido generando incomodidad, sensación de inseguridad e inseguridad misma; estos espacios, con el tiempo han ido perdiendo su función primaria para la socialización e intercambio, limitándolos a la función secundaria de conectividad, debido a esto, como ya se dijo, el consumismo ha generado espacios artificiales de socialización. Al respecto García S, acertadamente conceptúa que

La interacción casa, automóvil, trabajo, automóvil, centro comercial, automóvil y casa, ha reducido la función del espacio público a la simple movilidad, con la consiguiente despersonalización de la ciudad y paralela alienación de quienes la habitan, que pasan de ser ciudadanos a ser solo contribuyentes y consumidores. Los centros comerciales no sólo se desvinculan del entorno, sino que incluso lo eliminan y lo desintegran. (García-Domenech, 2015, pág. 30)

Identidad y arraigo

La capacidad relacional del espacio público le permite a la persona conectarse con el entorno y con las demás personas a partir de intersubjetividades propiciadas por espacios extraordinarios que reflejan los eventos trascendentes allí ocurridos, esta capacidad está ligada a la percepción y se manifiesta mediante la identidad y arraigo que tenga o no el espacio público. El concepto de memoria urbana definido por Fox (2012) “hay que relacionarlo con la acumulación histórica de imágenes urbanas culturalmente trascendentes. Ellas constituyen una pieza central para la

significación del espacio urbano actual” (p. 9). En este concepto se sintetiza la capacidad o dificultad que un espacio público tiene para facilitar interrelación social en su interior.

A partir de la normatividad, composición físico espacial y demás elementos inherentes, desde la gestión urbana se puede propiciar la conexión de las personas con su hábitat urbano mediante procesos intersubjetivos. En tal sentido Fox (2012) determina que “los usos del suelo, las actividades, el transporte, la estructura espacial, y las formas arquitectónicas, junto con los elementos de la publicidad y el consumo masivo moderno deben ser capaces de desbordar los límites de nuestra propia subjetividad para construir significados intersubjetivos, reconocidos y aceptados como representativos de una nueva cultura urbana” (p.12). Con los eventos sociales, políticos y culturales históricamente relevantes ocurridos en él, se generan lazos comunes de identidad cultural en la sociedad; estos lazos mejoran el relacionamiento social y la vida en comunidad.

Muchos de los espacios urbanos que se encuentran en la actualidad en las ciudades contemporáneas, han perdido las “huellas” de aquellos procesos relevantes del pasado, sobre todo aquellos relacionados a los procesos de formación ciudadana. Respecto a ello Herrera (2014) expresa que “La identidad forma parte trascendental de las relaciones entre el ser humano y su entorno físico social” (p. 101). De contener el espacio público estas características relacionales, sin duda se estaría hablando de un lugar definido por H. Fox como “extraordinario”.

La concepción original que haya tenido del espacio público quien lo haya gestado, no define su uso, realmente lo define la apropiación individual que trasciende socialmente mediante la llamada interacción social, propiciando procesos de percepción colectiva. Este concepto lo define Burbano (2013) en su artículo *Espacio Público como un ensamblaje de lugares producidos por discursos y*

prácticas, publicado en la revista Papeles y coyuntura N° 35 de la siguiente manera: “más que la función para la cual han sido creados estos espacios, lo que interesa es ver su funcionalidad, dada por las personas” (p. 8). Al respecto se podría afirmar que los artífices de la ciudad son las personas que apropiándose del espacio urbano le dan el verdadero sentido y significado que este termina teniendo.

Si bien hay espacios públicos que un día fueron extraordinarios, debido a la valoración que les dieron a los hechos trascendentes allí ocurridos las personas que lo vivieron en su momento, nadie garantiza que lo siga siendo en el transcurrir del tiempo; puede ser que lo que hace veinte años lo fue, hoy sea corriente, monótono y decadente. Paramo y Burbano (2014) sobre esta dinámica manifiestan que “Los lugares públicos crecen, florecen y declinan en la medida en que el espacio, la actividad o los edificios toman o pierden significado” (p. 8); quedando así a disposición de que mediante una reconfiguración físico espacial recuperen el significado implícito que algún día tuvo su espacio urbano de dichos hechos trascendentes. En tal sentido Fox (2012) plantea “mecanismos conducentes a rescatar memorias urbanas trascendentes en aquellos espacios urbanos en los cuales en el pasado ocurrieron hechos sociales relevantes, pero que han perdido los signos, las funciones y gran parte de la configuración de los tiempos históricos cruciales” (p. 9).

Sabiendo el efecto favorable que causa un espacio urbano extraordinario en el desenvolvimiento social de la ciudad, buscar la recuperación de la intersubjetividad perdida en estos espacios en decadencia, en los que ocurrieron hechos urbanos (en lo social, político y/o cultural) trascendentes, debería ser prioridad mediante nuevas configuraciones físico espaciales, que busquen transformar la semiótica urbana cotidiana y rutinaria del espacio público en una semiótica urbana extraordinaria que nuevamente conecte a las personas con los hechos trascendentes que allí ocurrieron Fox (2012). La importancia que la identidad tiene como una talanquera cultural a lo

que plantea el urbanismo y la globalización, a modo de crítica Pau Pedregosa Herrera N.L (2014) la expresa de la siguiente manera: “en la ciudad contemporánea influenciada por la globalización económica, la homogenización espacial genera desarraigo cultural”.

Elementos como el Ferrocarril para la avenida, son definidos por Kevin Lynch como “significadores” fundamentando su importancia en el hecho de que “permiten al ciudadano, a partir de la vivencia en la ciudad, conectarse con ésta y con los demás ciudadanos” (Fox, 2012)

CUR

En el espacio público es necesario poder fijar y adoptar **comportamientos urbanos responsables (CUR)**, ya que estos son Paramo (2013) “fundamentales para la sostenibilidad de la vida urbana”, caracterizada principalmente por relaciones entre extraños. Los CUR contienen normas legales y normas sociales. Siendo el espacio público el lugar de la ciudad en el que se conjugan y evidencian de forma tangible todos sus atributos (suelo urbano, área pública, servicios públicos, vías de transporte, vivienda y equipamiento), y al que las personas, conociéndose y sin conocerse, de forma individual o en grupo, llegan en busca del cumplimiento de diferentes objetivos e intereses, se hace necesario unas normas comunes de comportamiento que regulen la convivencia y la interacción social.

Al respecto Cuevas y Gómez (2014), afirma lo siguiente:

De una u otra manera, el espacio público es el escenario de libertades individuales y colectivas, a pesar de que estas estén coartadas por una normativa común que es necesaria, por unas reglas de juego que determinan el grado o nivel de libertad permitido. (p. 49)

Si se quiere que el espacio público mediante sus atributos y cualidades físico espaciales facilite inclusión social, mediante la acogida de personas que desconocidas con diferencias sociales, económicas, políticas y culturales, se debe asumir en sociedad el cumplimiento de unas normas comunes de comportamiento que garanticen convivencia, a las que Paramo 2013 llama Comportamientos Urbano Responsables (CUR) fundamentales para la sostenibilidad de la vida urbana, caracterizada principalmente por relaciones entre extraños Loflan (1998) por lo que “se hace indispensable un acuerdo sobre la adopción interdependiente de algunos comportamientos para garantizar la convivencia” (p. 476). Si bien se trata de que sea la sociedad la que acoja a los CUR, el cumplimiento y acogida debe darse desde la individualidad mediante una serie de valores como solidaridad, confianza, respeto, tolerancia y compromiso, que son los que finalmente permitirán que cada persona los adopte como propios en sociedad.

De estas normas, las legales son las que materializan el discurso de poder sobre el espacio público en forma de normas penales, comerciales, de tránsito y urbanas, aportando derechos y deberes a las personas; éstas se tramitan por medio de la institucionalidad, mientras que las sociales, son las que regulan el comportamiento de las personas en sociedad. (Páramo, 2013) Les adjudica su importancia para la vida en comunidad, llamándolas “Comportamientos Urbanos Responsables”, definiéndolos como “fundamentales para la sostenibilidad de la vida urbana, caracterizada principalmente por relaciones entre extraños, por lo que se hace indispensable un acuerdo sobre la adopción interdependiente de algunos comportamientos para garantizar la convivencia” (p. 476).

Los CUR de carácter social definidos por Páramo, para efectos de ser indagados en la encuesta se agruparon según el valor que los posibilita, de forma tal que más que preguntar por el CUR

específico, se pregunte por el valor que es necesario tener para acogerlo. En la tabla 1 se consignaron los CUR según los valores:

VALORES						
NORMAS SOCIALES						Normas legales
Solidaridad	Confianza	Respeto		Tolerancia	Compromiso	De tránsito
No abordar a un desconocido sin previo aviso	Evitar el contacto físico con el desconocido	Hacer uso de los paraderos	No fumar en la calle	No entrar en conflicto con desconocidos en la calle	Hacer uso apropiado de los juegos infantiles en los parques	Seguir las normas de tránsito
Avisar al personal de seguridad, cuando hay sospechosos al lado de los cajeros	No establecer conversaciones con desconocidos	Taparse la nariz al estornudar	No someter a mujeres a miradas de valoración sexual e intimidatorias		No comer en el transporte público	Hacer uso de las cebras
Advertir peligros a otros		No escupir	Respetar la fila en la calle		Participar en la siembra de árboles y plantas en los parques	
Auxiliar a quien esté en dificultad		No orinar en la calle	Pedir disculpa al tropezar o tocar accidentalmente a alguien en la calle		No arrojar materiales plásticos o de vidrio en parques y zonas verdes	
Ceder el puesto a mujeres embarazadas y adultos mayores		Arrojar basuras en las canecas	Pedir disculpas al tropezarse o tocar a alguien accidentalmente en los bares y restaurantes		No arrojar basura a canales de aguas lluvias	
Ayudar a empujar un carro varado		Taparse la boca al toser.	No fumar en bares y restaurantes		Abstenerse de lanzar basuras en las vías	
Avisar a la policía en caso de un crimen		No presentar actos exhibicionistas	No pintar grafitis en los muros de la ciudad		No invadir el espacio público	
Lamar la atención a un desconocido que esté incumpliendo las reglas de convivencia		No hacer uso de lenguaje soez	No usar lenguaje soez (groserías) en el transporte público		No sobrepasar los límites espaciales de los negocios	
Ayudar ubicar a otra persona que no sabe donde está ubicada		No consumir bebidas alcohólicas en los parques	No sobrecargar las calles de avisos y letreros comerciales			
Proteger las plantas y animales en parques y zonas verdes		No fumar en los parques	No dibujar grafitis en los baños de los restaurantes			
		No fumar en el transporte público.	No ingresar armas a sitio público.			
		No fumar en la calle	Evitar consumir bebidas alcohólicas en el transporte público			

Tabla 1: CUR según valores que los hacen posible; elaboración propia

Multidiversidad

El lujo en el espacio público debe reflejarse en generosidad de formas, medidas y acabados, de forma que termine acogiendo favorablemente, a las personas con movilidad reducida, de sexo femenino, de edad avanzada y también, por qué no decirlo, a personas de estratos altos que encontraran ambiente generosos, similares a los que encuentran en los sitios que frecuentan (clubes sociales, centros comerciales o conjuntos cerrados), al fin y al cabo de eso se trata la multidiversidad, definida por Aristóteles en la Política como “la ciudad debe estar compuesta por

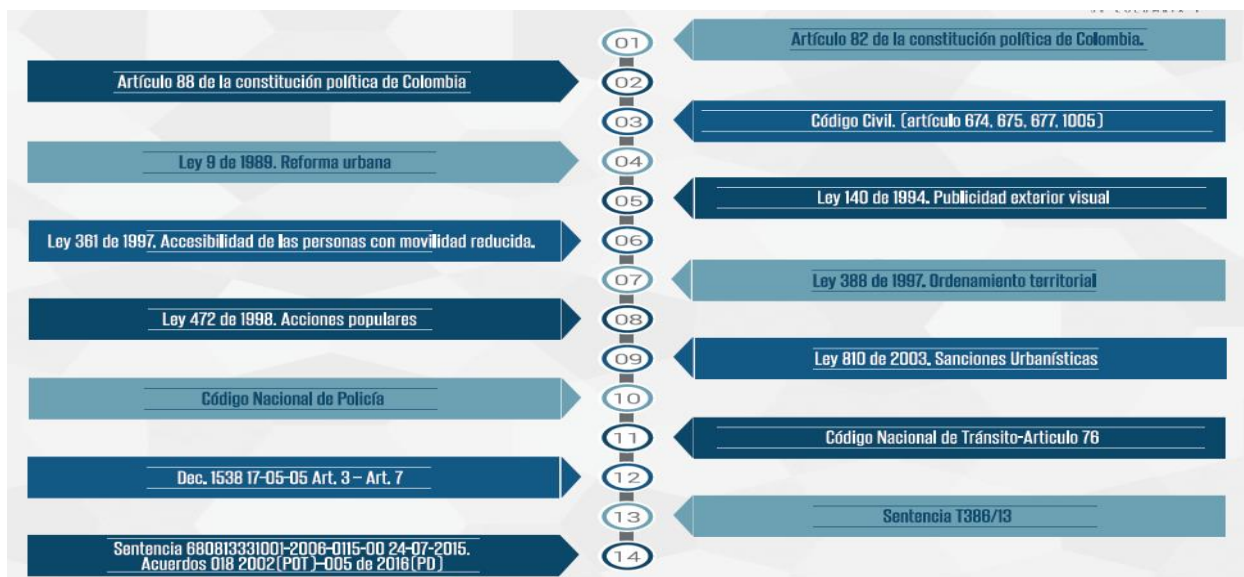
diferentes clases de personas” que no existe la ciudad si la población se asemeja mucho (Borja & Muxí, 2000, pág. 19).

4.3. Marco normativo

El espacio público está ampliamente normatizado a nivel nacional por la constitución política de Colombia, el código civil, el código de policía, el código nacional de tránsito y mediante diversas sentencias emanadas de la Corte Constitucional.

En municipios como Barrancabermeja, en los que no se le da la debida articulación e implementación respecto al marco regulatorio de nivel nacional, mediante la creación de normas por las autoridades locales competentes, orientadas a dar la respectiva solución práctica a problemáticas específicas de su entorno, surgen dificultades con el uso y disposición del espacio público, caso puntual, el de la Avenida del Ferrocarril, producto de comportamientos urbanos NO responsables y poco comprometidos con el derecho del otro al disfrute del espacio público, quizás por folclorismo o, simplemente, laxitud con la que actúan las autoridades locales a ese respecto.

La información que a continuación se refiere, excepción hecha de la normatividad local, fue extraída del libro (Mecanismos de recuperación del espacio público, 2005), desarrollado por el ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial:



Esquema 3: Normativo; elaboración propia

Según lo relacionado en el esquema 3, se describen las principales normas relativas al espacio público, y en forma particular las que competen a la problemática actual de la Avenida de Ferrocarril en orden jerárquico, de la siguiente manera:

Constitución política de Colombia

“Se define la destinación común del espacio público y la obligación de conservar su integridad por sobre cualquier interés particular” (Const., 1991, art.82)

“Mediante el cual se regula las acciones populares que busquen conservar el interés colectivo sobre el espacio público” (Const., 1991, art.88)

Código de Procedimiento civil

“Define bienes públicos y uso común así: “Se llaman bienes de la unión aquellos cuyo dominio pertenece a la república” (Código de procedimiento civil, 2006, art 674)

Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman bienes de la unión de uso público o bienes públicos del territorio. Los bienes de la unión cuyo uso no pertenece generalmente a los habitantes, bienes de la unión o bienes fiscales.”

Ley 9 de 1989

Define espacio de forma diferente a los de la naturaleza del propietario del inmueble.

“Definición de espacio público” (ley 9, 1989, art.5)

“Determina el destino y uso del espacio público” (ley 9, 1989, art.6)

“Señala la acción popular como un mecanismo para salvaguardar el espacio público” (ley 9, 1989, art.8)

Ley 361 de 1997

“determina las normas y criterios para garantizar irrestrictamente el acceso al espacio público a las personas con movilidad reducida” (ley 361, 1997, art.43)

Ley 388 de 1997

“Mediante el cual se establecen los derroteros para generar el ordenamiento territorial, para el caso de Barrancabermeja mediante del POT por tratarse de una población de más de 100.000 habitantes” (ley 388, 1997)

Ley 472 de 1998

“Por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en relación con el ejercicio de las acciones populares y de grupo y se dictan otras disposiciones” (ley 472, 1997)

Ley 810 de 2003

“Por medio de la cual se modifica la Ley 388 de 1997 en materia de sanciones urbanísticas y algunas actuaciones de los curadores urbanos y se dictan otras disposiciones” (ley 810, 2003).

Ley 1801 de 2016

“Establecer la competencia de las autoridades de Policía en el orden nacional, departamental, distrital y municipal, con observancia del principio de autonomía territorial” (ley 1801, 2016, art.2)

Ley 769 de 2002

“Lugares prohibidos para estacionar” (ley 769, 2002, art.76)

Decreto 1538 de 2005.

“Accesibilidad al espacio público. Los elementos del espacio público deberán ser diseñados y construidos dando cumplimiento a los siguientes parámetros:” (Dec 1538, 2005, art.7)

Sentencia T386 de 2013.

“Requisitos mínimos para no afectar derechos fundamentales de personas que se dedican al comercio informal en el espacio público, dejando claro la destinación y uso público del espacio público” (Corte Constitucional, T386, 2013)

Sentencia 680813331001-2006-0115-00

Recuperar espacio público en espacio público invadido frente a los locales comerciales ubicados en la calle 50 entre Crs. 12 y 27 y en la Calle 52 –Avenida del Ferrocarril- entre Crs. 12

y 27” (Juzgado Administrativo de Descongestión del Circuito Judicial de Barrancabermeja Santander, S680813331001-2006-0115-00, 2015)

Acuerdo 018 de 2002

“Mediante el cual se establece el plan de ordenamiento territorial de Barrancabermeja” (Concejo Municipal de Barrancabermeja, Acuerdo 018, 2002)

Acuerdo 005 de 2016.

“Mediante el cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Barrancabermeja “Barrancabermeja incluyente, humana y productiva. 2016-2019” Que al respecto proyecta mediante la definición de Instrumentos de planeación territorial, realizar la actualización y presentación del proyecto de acuerdo para la aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial en el cuatrienio” (Concejo Municipal de Barrancabermeja, Acuerdo 005; 2016)

4.4. Marco histórico

En el lugar donde hoy es la Avenida del Ferrocarril, como se puede observar en el esquema 4, funcionaron “los primeros dos kms y medio de la carrilera que salía de la puerta de la refinería (en su momentos de la Tropical Oil Company) e iba hasta El Centro, por donde el tren de la Troco movió la riqueza petrolera desde 1923, cuando empezó a operar, hasta 1952 cuando Ecopetrol lo clausuró reemplazándolo por transporte a carretera” (Villalobos, 2003, pág. 106). La construcción de ranchos a lo largo del eje ferroviario consolidó un aislamiento de 22,5 mts desde su eje, esto finalmente determinó el perfil de 45 mts que en promedio tiene en la actualidad la avenida.



Esquema 4: Histórico; elaboración propia

En torno al lugar de llegada y salida de los trabajadores de la industria del petróleo desde el complejo industrial de la Troco hacia los campos de producción del Centro, situación apreciada en la imagen 1, se desarrolló una intensa pero segregadora actividad social que consistía en la ubicación de numerosos bares para brindar compañía a los trabajadores provenientes del centro, al respecto Arsenio Jaraba de 94 años y trabajador de la Troco en ese momento expresa lo siguiente: “Y más que todo las cantinas estaban de acá pa allá, viniendo a mano derecha, a mano izquierda no había cantinas, eran puras casitas, pero también había seguramente, lo que pasa es que uno como que frecuentaba más las de este lado; estaban American Bar, tango Bar, estaban un poco de cantinas y uno llegaba, uno venía del centro soltero a visitar esa gente”.



Imagen 1: Antigua llegada del ferrocarril de la Tropical Oil Company; fuente: Barrancabermeja virtual; elaboración anónima

En 1952, año en que desaparece el ferrocarril y con él la actividad comercial de bares, para dar paso a una actividad residencial de viviendas de bahareque, se genera “esa gran área libre que atravesaba la ciudad” Fernando Acuña (vecino del sector para ese entonces), que muy pronto comienza paulatinamente a llenarse mediante la construcción de la avenida en ese espacio urbano. Los primeros carriles en construirse fueron los perimetrales (norte y sur), quedando distanciados de la carrilera (que aún existía), Fernando Acuña lo relata de la siguiente manera: “no hablemos de Avenida del Ferrocarril, la línea del tren, entonces a lado y lado de la línea del tren había carreteras, y después de esa carretera, ya venía el andén y venía una hilera de casas, digamos, ¿ya? Es decir, las casas quedaban bastante retiradas de lo que era la línea del tren. En ese sentido, la imagen 2, extraída del artículo: así era la Avenida del ferrocarril de Barrancabermeja a comienzos de los años 50, publicado en (Barrancabermeja virtual) el 22 de abril de 2014, tomada entre las carreras 18 y 19, refleja como en su configuración compuesta por un andén (sobre la acera norte) angosto comparado con la dimensión de las vías vehiculares pavimentadas, sus separadores (aun en tierra), y el separador central de mayor magnitud (que conservaba los rieles del antiguo

Ferrocarril), se privilegiaba el vehículo por sobre las personas. Después de terminarse las cuatro vías, la construcción de los separadores y la instalación de las luminarias, su configuración físico espacial (que aún conserva) quedó terminada; quedando como lo referencia (Barrancabermeja virtual) en su artículo “así era la Avenida del Ferrocarril de Barrancabermeja a comienzo de los años 50” de 22 de abril de 2014, con “una presencia, sencillamente, espectacular”.

La admiración de las personas, y hasta del presidente de la república de la época por la avenida, el artículo en mención la relata de la siguiente manera: Ese día la gente en Barrancabermeja se sentía tan orgullosa de su nueva calle que muchos, incluso, se atrevían afirmar que *"era la avenida más ancha de Colombia"*, un alarde que el propio ex presidente Alfonso López Michelsen estimuló cuando dijo que: *"en Barrancabermeja se acabaron todo el asfalto de la refinería pavimentado la emblemática avenida barranqueña"*.



Imagen 2: Avenida del ferrocarril años 50 entre carreras 18 y 19; fuente: Barrancabermeja virtual; elaboración anónima

Una vez finalizada la construcción de la Avenida del Ferrocarril, aparecen a lo largo de sus 2.5 kms hitos de la protesta social, como:

- 1- El puente elevado: Después de 1982 cuando fue construido, fue el punto de unión entre la Barrancabermeja urbana desarrollada planeadamente y el sector nor-oriental que estaba separada por la línea del ferrocarril nacional. La Barrancabermeja del puente para allá, se dio “más o menos después del año 1975 y principalmente a través de un proceso de invasión adelantado por quienes llegaban de otras ciudades a trabajar en ECOPETROL y decidían quedarse a vivir allí” (Samper, 2002, pág. 113). De los proyectos de ensanche de la refinería el que más expectativa nacional generó, fue el de la Unidad de Balance llevado a cabo en 1978 y requirió diez mil puestos de trabajo. En su gran mayoría los que “no consiguieron puesto en Ecopetrol, única fuente de empleo estable en el municipio, y engrosaron la mano de obra sobrante, que tuvo pocas opciones, entre ellas engancharse en trabajos temporales ofrecidos por la empresa petrolera o dedicarse a la economía informal urbana” (Archila et al, 2006, p.255).
- 2- La sede principal de la USO (Unión Sindical Obrera) el sindicato de ECOPETROL.
- 3- Monumento al guerrillero, sacerdote de profesión, Camilo Torres.
- 4- Colegio de la USO.
- 5- Entrada a la Refinería de Ecopetrol.

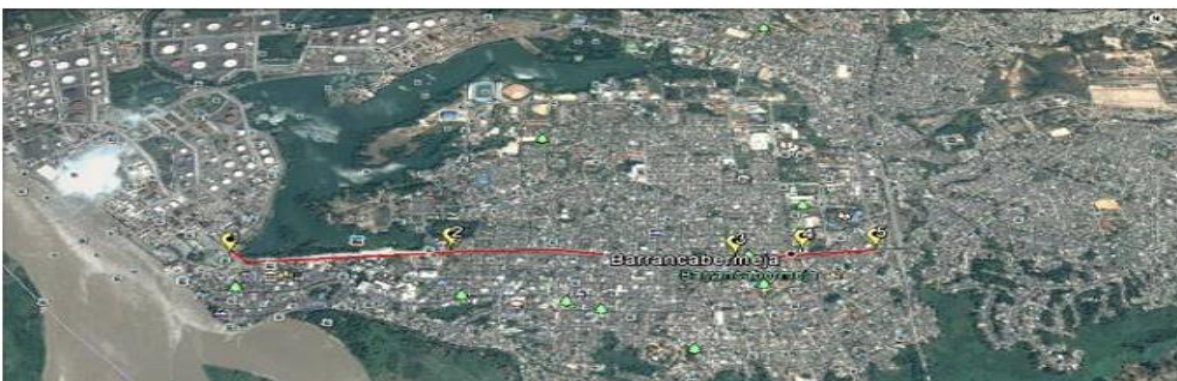


Imagen 3: Ubicación en la avenida de los hitos de la protesta social; fuente: Google earth; elaboración propia

Con estos cinco hitos construidos en su eje, referenciados en la imagen 3, la avenida se convierte en el epicentro apropiado en Barrancabermeja para desarrollar esa permanente protesta social. Si como lo afirman Borja y Muxi (2000)

La reivindicación y la lucha en la calle por los derechos ciudadanos lograron que el espacio público fuera un verdadero espacio de representación de todos los ciudadanos: El espacio público de la calle nunca ha sido pre-otorgado [...] ha sido siempre el resultado de una demanda social, negociación y conquista... los espacios públicos tienen que adaptarse a diferentes públicos, (...)” (p.30).

Se podría afirmar, que la Avenida del Ferrocarril para la época se convirtió en un sitio de representación de todos los ciudadanos.

La investigación llevada a cabo por (Garcia, 2006), en el libro *Poderes e identidades en el Magdalena Medio* mostró, como Barrancabermeja respecto a los 33 municipios restantes del Magdalena Medio, según lo muestra en la tabla 2, tuvo una gran preponderancia en las luchas urbanas acaecidas 1975-2001.

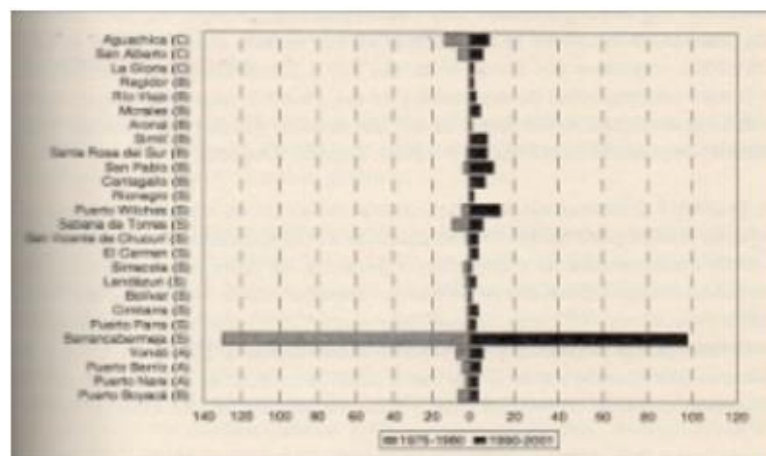


Tabla 2: Participación de Barrancabermeja en las luchas urbanas del Magdalena medio; fuente: *Conflictos, poderes e identidades en el Magdalena medio 1990-2001*; elaborado por Martha Cecilia García

La indebida influencia que tuvieron las guerrillas en la justa protesta social termina degradándola, lo que afectó gravemente, por un lado al aparato productivo de la ciudad que veía cómo su actividad, sobre todo la comercial cada vez era más inviable; Mario, comerciante de la época la describe como: “terrible, terrible, había paro total, había amenaza”; y por otro lado a la población civil, que se comenzó a hastiar de la violencia que generaban los paros armados; Vladimir, habitante del sector opina que “en la época de la violencia, esto era un campo, un campo de batalla.” Vladimir.

Con el control delincriminal de la ciudad (arrebato a comienzos de 2000 a la guerrilla), las AUC reprimieron a las organizaciones sociales, y la protesta social disminuyó principalmente en la avenida, esto propició que la actividad comercial comenzará a aumentar de forma incipiente.

17 años después el comercio no termina de consolidarse, limitándose a negocios puntuales de panaderías, droguerías o algunos negocios de venta de bebidas embriagantes que terminaron invadiendo el espacio público, que consideraron una extensión más de sus negocios, lo que derivó en la **Sentencia 680813331001-2006-0115-00** del 24 de Julio de 2015 del juzgado administrativo de descongestión del circuito judicial de Barrancabermeja, en el que debido a la vulneración de derechos colectivos invasión de espacio público, ordena recuperar espacio público en espacio público invadido frente a los locales comerciales ubicados en la calle 50 entre Crs. 12 y 27 y en la Calle 52 –**Avenida del Ferrocarril**- entre Crs. 12 y 27. La administración municipal del alcalde Darío Echeverri como acatamiento a la orden del juez, a mediados de 2016 realizó una acción pedagógica y de concientización de la importancia que tiene el no invadir el espacio público.

5. Metodología

5.1. Metodología investigativa

La metodología aplicada en esta investigación es de enfoque descriptivo mixto, ya que presenta la realidad actual de la Avenida del Ferrocarril, e incluye aspectos cualitativos y cuantitativos soportados en el desarrollo y aplicación de tres instrumentos que garantizan la apropiación de los datos e información necesaria y suficiente que permita realizar el análisis y consecuentemente el desarrollo de los objetivos específicos definidos y concluyentes del objetivo general de la investigación.

Los instrumentos desarrollados y aplicados en esta investigación son: la observación; que permite el reconocimiento del espacio público contenido en el área de interés de la investigación, y en este sentido, facilita la elaboración del inventario de los elementos tácitos y explícitos que conforman actualmente el espacio público objeto de análisis. La encuesta; que permite reconocer y compilar la percepción social de las personas sobre los aspectos centrales de esta investigación, como lo son la accesibilidad y movilidad, la identidad y arraigo, y el desarrollo de comportamientos urbanos responsables, y por último la entrevista; que permite allegar datos e información pertinente para la sustentación, análisis y posterior generación de pautas de inclusión social en la Avenida del Ferrocarril de Barrancabermeja.

Mediante el análisis de la teoría indagada y los datos estadísticos allegados, se determina el contenido conceptual de las características inherentes a la inclusión social en el espacio público, estableciéndose la estructura conceptual de la investigación por medio de la cual se generaron temas principales y secundarios que fueron abordados mediante la definición de indicadores que integran todos los elementos constitutivos previamente definidos como criterios.

5.2. Diseño metodológico

En esta sección del Proyecto del Trabajo de Grado se describe y justifica la metodología y se explica brevemente sus elementos básicos, los cuales pueden resumirse en:

- Nivel o Modalidad.
- Población y Muestra o Unidad de Investigación.
- Técnicas de Recolección y Análisis de la Información.
- Procedimiento

5.2.1 Indicadores y Criterios.

INDICADOR	NATURALEZA	CRITERIO	INSTRUMENTO	OBJETIVO
NIVEL DE MULTIFUNCIÓN	MIXTA	ESPACIO PÚBLICO	OBSERVACIÓN, ENCUESTA Y ENTREVISTA	IDENTIFICAR CONDICIONES FÍSICAS DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL
		PREDIAL		
FACILIDAD DE ACCESIBILIDAD	MIXTA	PROPIOS MEDIOS	OBSERVACIÓN	DETERMINAR LA OCUPACIÓN SOCIOESPACIAL DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL
		MEDIOS MOTORIZADOS		
CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD INTERIOR	CUANTITATIVA	PROPORCIONES	OBSERVACIÓN, ENCUESTA Y ENTREVISTA	IDENTIFICAR CONDICIONES FÍSICAS DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL
		CONTINUIDAD		
FACTORES GENERADORES DE MIEDO E INCOMODIDAD	MIXTA	OBSTACULOS FIJOS Y MOVILES	OBSERVACIÓN, ENCUESTA Y ENTREVISTA	DETERMINAR LA OCUPACIÓN SOCIOESPACIAL DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL
		CLIMA DE LA CIUDAD		
		CONTEXTUALES		
		SENSACIÓN DE INSEGURIDAD		
IDENTIDAD Y ARRAIGO	CUALITATIVA	FACILIDAD DE RELACIONAMIENTO	ENCUESTA Y ENTREVISTA	
		ESPACIOS EXTRAORDINARIOS		
CUR	CUALITATIVA	NORMAS SOCIALES	ENCUESTA Y ENTREVISTA	
		NORMAS LEGALES		

Tabla 3: Indicadores y criterios; elaboración propia

5.2.2 Instrumentos. Los instrumentos utilizados son las entrevistas, la encuesta y la observación.

5.2.2.1. Entrevistas. Las entrevistas estructuradas (ver anexo 1 y 2 –entrevistas y desarrollo de conceptos a partir de las entrevistas- pags 102 y 129) a personajes representativos y relevantes, en cuanto a su conocimiento histórico, vivencial y técnico aplicado, buscan establecer percepciones específicas de exclusión social en la Avenida del Ferrocarril, mediante las entrevistas realizadas a Vladimir Caballero, persona con dificultad de movimiento vecina de la avenida, Fernando Acuña de 68 años, vecino del sector en los últimos años del ferrocarril y comienzos de la avenida, y al señor Arsenio Jaraba Garay de 953 años, ex empleado de la Troco en los campos petroleros del Centro y usuario habitual del ferrocarril de la Troco; y el conocimiento técnico aplicado se adquirió entrevistando a Álvaro Randazzo, consultor de Findeter y estudioso de la ciudad.

5.2.2.2. Encuesta. Para su realización se tuvo en cuenta el dato de la población de Barrancabermeja según proyección Dane de 2016: 191.704 habitantes; Porcentaje de error: 7.5%, Confianza 90% (ver anexo 3 pag 130).

$$no = \frac{Z^2 * pq}{e^2}$$

Z: 1.91; p: 0,5; q: 0.5 y e: 0,75

n: 162 muestras

La presente fórmula es tomada del artículo *Muestreo por conglomerados en encuestas poblacionales, de* (Zapata, y otros, 2011, pág. 144).

En total se tomaron 200 muestras utilizando la plataforma de Google forms. De acuerdo a los tres conceptos principales y los temas secundarios surgidos de la indagación teórica, se estructuró la encuesta (ver anexo 7 pag 103) que buscó fijar la

percepción social estadística de los residentes en Barrancabermeja sobre la exclusión social en la Avenida del Ferrocarril.

5.2.2.3. Observación. Éste instrumento fue llevado a cabo mediante:

- a. La distribución sectorial de la multifunción predial se determinó mediante la medida llevada a cabo en cada uno de los 15 sectores en que se dividió la avenida (ver imagen 4). Esta medición se estableció sumando el número de usos encontrados en el primer nivel, multiplicado por un factor de réplica derivado del número de niveles con que contaba el predio. La multifuncionalidad predial de las aceras norte y sur de cada sector es la resultante de sumar el factor de cada uno de los predios que tenga el sector, y dividirlo entre el número de predios que lo conforman (Ver anexo 4 pag 137).



Imagen 4: Distribución sectorial de la avenida; fuente: Google maps; elaboración propia

- b. La observación directa en sectores 2, 3 y 6 fue realizada a partir de las vistas superiores obtenidas con dron, en dos temporalidades al día (en dos franjas de tiempo AM y PM) durante los días comprendidos entre el 18 y el 24 de abril, estos datos fueron tabulados en Excel (Ver anexo 5 pag. 138); por columnas, conteniendo los diferentes espacios con que cuenta la Avenida del Ferrocarril (andén norte, vía uno, separador uno, vía dos, separador dos, vía tres, separador tres, vía cuatro y andén sur. Dicha distribución espacial se puede observar en la imagen 23), y por filas según el tipo de ocupación que se haya encontrado: (personas P, mobiliario comercial MC, bicicletas B, moto estacionada ME, moto en movimiento MM, carro

estacionado CE, carro en movimiento CM, transporte público intermunicipal estacionado TPIE, transporte público intermunicipal en movimiento TPIM, transporte público municipal estacionado TPME y transporte público municipal en movimiento TPMM). El promedio de las catorce temporalidades en los tres sectores se estableció para encontrar la distribución porcentual de las ocupaciones anteriormente descritas.



Imagen 5: Distribución sectorial del perfil de la avenida; elaboración propia

La observación directa y el análisis físico del espacio público de la Avenida, dos de las mediciones desarrolladas, se relacionan para comprender conjuntamente como la composición morfológica y la ubicación indebida de elementos fijos móviles en el espacio público, determinan la forma como las personas ocupan dicho espacio.

- c. El análisis físico espacial de los elementos que componen su espacio público (ver anexo 6 pag 139) estableció el conocimiento de sus características físicas, en cuanto a área bruta peatonal y vehicular, continuidad, arborización y condiciones de mobiliario urbano.

Área de espacio público peatonal (AEPP): Se estableció multiplicando la longitud de la acera (norte o sur) por el ancho promedio del espacio público peatonal. El área total de cada sector fue la suma de las dos aceras que la componen.

La continuidad del andén en frente de cada predio se determinó, teniendo en cuenta que cada predio contará con un andén uniforme respecto al que tienen sus predios vecinos de los lados, partiendo del concepto que cada sector está compuesto por las aceras (norte y sur), y cada acera tiene un número determinado de predios que la conforman. Encontrando de ésta manera que por ejemplo: si el andén de la acera norte del sector dos, que cuenta con siete predios fuese totalmente continuo, debiera tener en cada uno de esos siete predios un andén continuo en formas y texturas (sin tropezaderos, ni pisos deslizantes no aptos para espacio público) respecto al de sus vecinos, lo que equivaldría a medirse con uno a cada uno de los predios, que al multiplicarse por siete (el número de predios), daría siete como resultado; éste siete, al dividirse entre el número de predios, daría un factor de continuidad de uno; en la medida que hayan más predios con andenes en sus frentes discontinuos, ya sea en formas y/o texturas, el factor será más lejano a uno y cercano a cero. El factor de continuidad del sector será el promedio que tengan las dos aceras (norte y sur).

Elementos de incomodidad (EI): Se precisó identificando y contabilizando en la acera (norte o sur) los elementos de amoblamiento urbano, que a pesar de aportar bienestar (como lo puede ser un poste de iluminación), al encontrarse instalados indebidamente, se convierten en potenciales generadores de peligro y/o incomodidad; lo que finalmente aporta a la generación de un espacio público aún más incómodo. El total de los elementos de incomodidad del sector, será la suma de los que contengan las dos aceras.

Árboles (A): Se contabilizó contando en las aceras (norte o sur) la arborización existente, útil para aportar protección a las personas respecto a las altas temperaturas. El total de los elementos naturales generadores de sombra del sector será la suma de las dos aceras.

Finalmente, la relación de elementos de incomodidad (obstáculos) y arborización x M2 de espacio público peatonal, se obtuvo dividiendo el número de elementos encontrados entre los M2 del espacio público del sector estudiado.

- d. El análisis del plan de movilidad y lineamientos del plan vial para el municipio de Barrancabermeja, a través de su informe 3, anexo ADP, realizado por la Universidad Nacional de Colombia en convenio con la Alcaldía, Ecopetrol y el Centro de estudios regionales, formulado en 2009 (ver anexo 7 pag 141) en aras de establecer la eficacia el Servicio de Transporte Público Colectivo que transita por la avenida.
- e. Los datos sobre ocurrencia de actos delictivos aportados por la policía nacional delictiva en las calles 50 y 49, y las avenidas Santander y Ferrocarril, reportados por el Comando Magdalena Medio de la Policía Nacional para el primer semestre de 2017 fueron los siguientes (ver anexo 8 pag 140):
 - Calle 50 (1.555 ml de longitud x 19.5 ml de perfil promedio – 3.0322/10.000 M2): 32.
 - Calle 49 (1.464 ml de longitud x 14.5 ml de perfil promedio – 2.1228/10.000M2): 10.
 - Avenida Santander (931 de longitud x 16.5 ml de perfil promedio – 1.5361/10.000/M2): 5.
 - Avenida del Ferrocarril (2.500 de longitud x 45 ml de perfil promedio – 11.2500/10.000M2): 2.
- f. Los datos sobre imposición de comparendos y accidentalidad vial suministrados por el ITTB (ver anexo 9 pag 143) sobre comparendos (tipo de infracciones, de vehículo y de servicio) y accidentes (solo daños y con heridos), en cantidad de 192 y 24 respectivamente, ocurridos en

la Avenida del Ferrocarril entre los meses de enero a junio, se discriminó la ocurrencia de los eventos de la siguiente manera:

Tipo de infracción: Conducir en motocicleta sin observar las normas 36, estacionar en sitio prohibido 29, No realizar revisión tecnomecánica 20, conducir realizando maniobras altamente peligrosas, no detenerse en la luz amarilla y roja del semáforo o en pare 19, Conducir sin portar seguro obligatorio 12, transitar en sitio prohibido 12, conducir sin portar la licencia de conducción 12, conducir sin haber obtenido la licencia de construcción 9, usar sistemas móviles mientras conduce 6, conducir vehículo excediendo su capacidad establecida en la licencia de conducción 6, transitar en contravía 3, conducir vehículos sin los dispositivos luminosos 2, llevar niños menores de 10 años en el asiento delantero 2, conducir con la licencia de conducir vencida 1, no utilizar cinturón de seguridad 1, no asegurar carga para evitar que esta caiga en las vías 1, no acatar las señales o requerimientos realizados por los agentes de tránsito 1.

Tipo de vehículo: motocicleta 134, vehículo 56 y transporte de servicio público (microbuseta)2.

Tipo de transporte: Particular 178, público 14.

Accidentes de tránsito: solo daños 11, heridos 13.

Sobre el estacionamiento de vehículos motorizados en andenes y el cruce peatonal de la avenida por sitios inapropiados, la alférez Deysi Grillo Montañez (quien elaboró el reporte) manifestó que ante la evidente falta de cultura ciudadana no se han emprendido las campañas Pedagógicas que concienticen a las personas, situación está que debe ser abordada previamente a la imposición de comparendos.

g. El análisis urbano y lineamientos realizado de la calle 52 ejecutado por planeación municipal desde la carrera 11 hasta la carrera 24 (ver anexo 10 pag 146) permitió establecer de qué

manera la composición predial de la avenida contribuye a que no se dé el crecimiento proyectado que se tiene para la avenida.

5.3 Resultados

5.3.1 Presentación de resultados. La presentación de los resultados corresponde a la aplicación de los instrumentos previamente definidos, y corresponde a la siguiente forma:

5.3.1.1 Entrevistas a personajes relevantes. Sobre propios medios y medios motorizados *Álvaro Randazzo* expresó, “no brinda las mejores condiciones de conectividad,

- a. *Sobre propios medios* Vladimir Caballero expresó, “Considero que la movilidad para personas con algún tipo de discapacidad es reducida, por no decir; que es pésima o mala, no hay forma de que por ejemplo en mi condición de discapacidad yo pueda por así decirlo; parquearme hacia un costado de la avenida porque no hay espacio”;
- b. *Sobre las proporciones* Álvaro Randazzo expresó, “No hay, digamos una obvia y de generación de espacio público, ni de adjetivos de ese espacio público que lo hagan un espacio urbano adecuado y sobre todo de buenas condiciones éticas y estéticas para estar allí o para comunicarse a través de él, pero lo que si hay es el eje conformado urbanísticamente”;
- c. *Sobre las proporciones* Vladimir Caballero expresó, “es una vía de rápido movimiento vehicular. Eh... y toca, los semáforos como tal son muy largos las distancias por ser el concepto de avenida, entonces por lo tanto para uno moverse es un poco complicado”;
- d. *Sobre continuidad* Álvaro Randazzo expresó, “se resuelve en principio por una apuesta ética y estética de todos los elementos públicos y privado que lo constituyen”;

- e. *sobre obstáculos* Vladimir Caballero expresó, “Pésima, porque yo no puedo acceder, yo no puedo entrar, yo no puedo”;
- f. *Sobre el clima de la ciudad* Álvaro Randazzo expresó, “una gran oportunidad urbana para generar atributos sobre él, por ejemplo, es el mejor espacio para resolver un eje ambiental y consolidar una estructura ecológica de la ciudad, esa sería”;
- g. *Sobre factores contextuales* Vladimir Caballero expresó, “Generalmente siempre he encontrado la avenida sucia, piedra, polvo, vidrios, y eso para mí significa un daño en la silla”.
- h. *Sobre facilidad de relacionamiento*, Mientras Álvaro Randazzo expresó que “ sobre la memoria urbana que contiene la Avenida, el ferrocarril es en definitiva el que define esa vocación industrial transformadora y productora que tiene la ciudad; recuperar bien ese elemento significaría recuperar parte de la memoria y de los eventos que en la ciudad han pasado”; por otra parte, Fernando Acuña y Vladimir Caballero destacan de forma positiva y negativa, respectivamente las luchas sociales y sindicales ocurridas en formas de paros cívicos calificados por Fernando como “pequeñas batallas” cuyas “mayores confrontaciones entre la población civil y el aparato militar y de represión del estado se hicieron en la Avenida del Ferrocarril”, mientras que Vladimir los califica, como “terrible” ya que “en la época de la violencia, esto era un campo, un campo de batalla”;
- i. *Sobre espacios extraordinarios* Fernando Acuña relata cómo: “la administración del alcalde Mario Eván Neme hacia 2000 mostró una incipiente voluntad de generar memoria urbana instalando en la Avenida “un riel con unas ruedas allí, para que hubiera por lo menos un elemento que evocara el tren, porque, porque nada en esa avenida decía que por ahí pasaba un tren”;

- j. *Sobre espacios extraordinarios* Arsenio Jaraba Garay, relata que para los años 30 y 40, él trabajaba en el Centro, “yo empecé trabajando en el Centro y cuando eso del ferrocarril vivía en el Centro, y nosotros los trabajadores del Centro veníamos en el ferrocarril y nos íbamos al centro en el ferrocarril, porque no había carretera para irnos allá en otro carro, de manera que nosotros veníamos los fin de semana”.
- k. *Sobre normas legales* Vladimir Caballero plantea como la concepción que la norma de tránsito tiene cuando dice: “por ser una avenida es una vía rápida. Generalmente sí, en las avenidas si se respetan las normas de tránsito”; deja claro que se refiere al tránsito vehicular; pero, cuando coloca en contexto el ancho perfil con que cuenta la avenida 45mts. y su situación personal de ser una persona con dificultad de movimiento, valora de forma negativa su imposibilidad de llegar hasta el separador central en donde están los monumentos de la fauna del Magdalena Medio para fotografiarse, teniendo sólo oportunidad de atravesar el largo trayecto para llegar hasta la otra acera, situación descrita por él de la siguiente manera: “los semáforos como tal son muy largos las distancias por ser el concepto de avenida, entonces, por lo tanto para uno moverse es un poco complicado y otra cosa que vuelve y juega el... el problema de acercarse a ellos; yo no puedo acercarme por mi condición de discapacidad. Es simplemente mirar de paso, así pasar rápido y mirarlo, no puedo quedarme a tomar una foto, porque no hay espacio para uno ubicarse”;
- l. *Sobre normas sociales* Álvaro Randazzo relaciona la degradación de la Avenida con el no cumplimiento de la norma social así: “no creo que las normas alrededor de urbanismo, o las normas que tienen que ver con la cultura ciudadana sean las mejores; al contrario, creo que cuando un espacio público está degradado, pues el cumplimiento de la norma urbana, el

cumplimiento de la norma social, el acatamiento a diferentes lógicas de ocupación adecuado de ese espacio público no es el mejor”;

5.3.1.2 Encuesta. *Sobre multifunción del espacio público, ¿en torno a su espacio público, qué tipo de actividades Usted desarrolla? De paso hacia otro lugar 28.5%, culturales 22.5% (actividades desarrolladas de forma esporádica y circunstanciales como conciertos o los desfiles cívico militares), sociales 13%, recreativas 12,5% (encuentro nocturno en locales de expendio de bebidas embriagantes), deportivas 11,5% (actividades esporádicas como la ciclovía o como la eventual llegada o salida de una carrera de ciclismo de nivel nacional) y finalmente, las laborales (comercio informal y rebusque) 6.5% y de ocio el 5.5%;*

- a. Sobre multifunción predial, *¿a sus edificaciones Usted principalmente va a?*, Todas las anteriores 38.5% (incluye, porque reside o va de visita, a divertirse, de compras o a realizar diligencias), realizar diligencias 18%, porque reside o va de visita 14%; ninguna de las anteriores 13.5%, a divertirse (actividad ligada al comercio generado en torno a los rumbeaderos nocturnos asentados en algunos lugares de la avenida, sobre todo en el sector norte) 12% y comercio 3.5%;
¿El comercio que se da es?, suficiente 54.3%, insuficiente 29.5% y excesivo 16%;
- b. Sobre medios propios y medios motorizados, *¿normalmente cuándo va o pasa qué tipo de transporte usa para llegar desde su sitio de ubicación?*, Transporte privado (vehículo o motocicleta) 43%, por sus propios medios (en bicicleta, caminando o en silla de ruedas) 31.5%, en transporte público 20.5% y en transporte informal 5%.
- c. Sobre proporciones, *¿Sus andenes respecto a sus vías son?* Angostos 49%, suficiente 34% y amplios 17%

- d. Sobre continuidad, ¿De su infraestructura para la movilidad, cual considera usted está en peores condiciones, andenes 40%, andenes y vías 30.5%, andenes y vías están en buen estado 17.5% y las vías 12%
- e. Sobre obstáculos, ¿*Cuándo se moviliza a pie qué le incomoda más?*, andenes discontinuos en formas 43.9%, vehículos motorizados estacionados en los andenes 21.2%, andenes discontinuos en texturas 16.7%, vehículos motorizados estacionados en las aceras 12.1% y el mobiliario comercial 6.1%;
- ¿*Cómo percibe el mobiliario urbano?* (paradero, sillas, canecas) insuficiente 51.5%, inexistente 46% y suficiente 2.5%.
- f. Sobre clima de la ciudad ¿*cómo considera el clima de Barrancabermeja?* soportable 61.5%, gustoso 27.5% e insoportable 11%;
- ¿*A la avenida usted prefiere llegar durante?* noche 56%, la mañana 34.5% y la tarde 9.5%;
- ¿*La cantidad de árboles son?*, Suficientes 13%, insuficientes 87%.
- ¿*La cobertura vegetal de las zonas verdes es?* Suficiente 12.5, insuficiente 87.5%.
- g. Sobre factores contextuales ¿*Cuál es el que más incomodidad le ocasiona?* el desaseo 34%, el esmog o polución atmosférica que se percibe en la ciudad 31.5%, la publicidad auditiva 13%, malos olores 12%, humo de fumadores 9%.
- ¿*La iluminación de las vías es?*, Buena 47.5%, regular 36%, muy buena 9.5%, mala 4.5% y muy mal 2.5%;
- ¿*La iluminación de los andenes es?* Regular 58.5%, buena 18.5%, mala 16%, muy mal 5.5%, muy buena 1.5%.

- h. Sobre la sensación de inseguridad *¿En su espacio público usted se siente más seguro si?* Si hay presencia policial 48%, si hay presencia de personas 25.4%, si hay cámaras de seguridad 16.7%, si hay presencia de personas 9.9%.
- i. Sobre la facilidad de relacionamiento *¿Considera usted que los ciudadanos deben tener sentido de pertenencia por Barrancabermeja?* Si 98.5%, no 1.5%. Al filtrar esta información por rangos de edades, muestra la tendencia de que, a mayor edad, mayor es la importancia que se le tiene al arraigo por la ciudad. La respuesta afirmativa, aunque mayoritaria en todos los rangos, muestra dicha tendencia con 90% para los menores de 18 años, 98.9% para los adultos, 100% para los mayores de 65 años.
- j. *Sobre facilita relacionamiento y espacios extraordinarios ¿Sabe usted por qué se llama Avenida del Ferrocarril?* Si 66%, no 22.5% y creo saberlo 11.5%. Al filtrar la información por segmentos de edades el resultado fue: menores de 18 años 30%, entre los 18 y 65 años 67.8%, mayores de 65 años 70%;
- ¿La remembranza que le genera su espacio público es?* desfiles cívico militares 30%, reivindicaciones sociales 21.5%, no genera remembranza 16%, ciclorrutas 13%, reivindicaciones sindicales 10.5%, conciertos 9%.
- ¿Cuál de sus monumentos identifica más a la Avenida del Ferrocarril?* Camilo Torres 58.5%, los de la fauna del Magdalena medio 26.5%, ninguno de los anteriores 15%, una vez se filtra los resultados por segmento de edad se pudo apreciar cómo la percepción de no identificarse con los dos monumentos indagados (Camilo Torres y la fauna del Magdalena Medio) aumenta a medida que la edad de los encuestados también aumenta. La tendencia ilustrada en la tabla 8 es la siguiente: entre los menores de 18 años, 0%; los que se encuentran entre los 18 y 65 años, 15%; mientras que los mayores de 65 años, 30%.

- k. Sobre normas legales *¿Qué infracción de tránsito se comete más?* Estacionamiento en sitio prohibido 33%, irrespeto a la cebra de parte de los conductores de vehículos motorizados 17.5%, transporte informal 16.5%, exceso de velocidad 14%, No utilización de la cebra de parte de los peatones 9.5%, irrespeto a los semáforos 9.5%.
- l. Sobre las normas sociales *¿Qué valor se da más en su espacio público?* Menores de 18 años 20%, de 18 a 65 años 43.3% y de más de 65 años 50%, No hay valores 42.5%; tolerancia 16.5%, respeto 14%, solidaridad 13.5%, compromiso 7%, confianza 6.5%. Una vez se filtra la información por segmentos de edades el resultado es el siguiente: los menores de 18 años 20%, de 18 a 65 años del 43.3% y mayores de 65 años es del 50%.

Siendo la multidiversidad un factor implícito en la inclusión social, en la encuesta se filtró la pregunta: *¿Cómo es la comodidad en su espacio público?*, fue tomada como base del cuestionamiento, cuya información al ser filtrada: de acuerdo a la condición física (muy buena movilidad, regular movilidad y movilidad reducida por edad y condición física), condición sexual (heterosexual hombre, heterosexual mujer y homosexual), edad (menor de 18 años, de 18 a 65 años y mayor de 65) y estrato (5, 4, 3, 2, 1); según la tabulación de datos en la que otorgó una calificación ascendente de uno a cinco, donde uno es muy mala; dos, mala; tres, regular; cuatro, buena y cinco; muy buena, respecto a la respuesta sobre la comodidad en el espacio público de la Avenida del Ferrocarril; la anterior información ascendente se multiplica por el porcentaje obtenido en la encuesta, y se divide entre número de alternativas que hay (cinco); de tal modo que arroje el porcentaje de percepción de comodidad por cada una de las cuatro variables expuestas al principio según la información filtrada. En una situación utópica, en la que el 100% de las personas encuestadas calificaran como muy buena la comodidad en el espacio público (X), la percepción final sería 100.

Muy Bueno	5		
Bueno	4		
Regular	3		
Malo	2		
Muy Malo	1		
Condición física	Codición sexual	Edad	Estrato
71,9	70,96	72	53,34
Movilidad muy buena	Heterosexual Hombre	Menor de edad	5
66,6	66,86	68,98	66,26
Movilidad regular	Heterosexual Mujer	Adulto	4
62,5	69,16	62	70,46
Movilidad reducida	Homosexual	Adulto mayor	3
PERCEPCIÓN DE COMODIDAD.			69,34
			2
			72,6
			1

Tabla 4: Multidiversidad; elaboración propia

El resultado sobre percepción de comodidad por grupos sociales en la Avenida del Ferrocarril, consignados en las tablas 4, arrojó en los casos de condición física, condición sexual y edad, a mayor vulnerabilidad, menor percepción de comodidad; para el caso de la medición por estratos, la situación se invierte (a excepción de los estratos 2 y 3) a mayor vulnerabilidad, mayor percepción de comodidad en el espacio público.

5.3.1.3. Observación. Sobre multifunción predial, la distribución sectorial de la multifunción predial estableció como los sectores 2, 3 y 6, finalmente escogidos (en los que también se llevó a cabo la observación directa y el inventario de los elementos físicos que componen el espacio público), según lo señala la tabla 5 fueron los de menor y mayor multifunción (sectores 2 y 6 respectivamente) y el sector cuya multifunción más se acercó al promedio de los quince sectores (sector 3).

Manzana		Norte	Sur	Promedio
1	Manzana	2	1,6666667	1,8333333
2	Manzana	1,2857143	1,5333333	1,4095238
3	Manzana	2,1818182	2,875	2,5284091
4	Manzana	2,4375	1,75	2,09375
5	Manzana	1,6923077	2,8	2,2461538
6	Manzana	2,5833333	4,4615385	3,5224359
7	Manzana	3,6428571	2,5	3,0714286
8	Manzana	3,7692308	3	3,3846154
9	Manzana	1,8666667	1,5	1,6833333
10	Manzana	2,2	4,5	3,35
11	Manzana	2	2,4285714	2,2142857
12	Manzana	2,2	1,3333333	1,7666667
13	Manzana	3,5833333	2,3636364	2,9734848
14	Manzana	3,6363636	3,4	3,5181818
15	Manzana	2	1,8	1,9
		2,4719417	2,527472	2,4997068

Tabla 5: Multifunción; elaboración propia

- h. *Sobre medios motorizados*, la observación directa a los sectores 2,3 y 6 determinó que los medios de transporte en que las personas acceden a la avenida, en orden descendente son: moto en 59.24% (motos dedicadas al transporte privado y al transporte público informal), vehículo privado 20.53%, transporte público 10% (taxis y busetas), bicicleta 6.45% y transporte público intermunicipal en 3.8%.
- i. *Sobre obstáculos y propios medios*, el estacionamiento en espacio público lo hacen los conductores de vehículos privados en 98.7% (80% motos y 18.7% vehículos) y en 1.3% los vehículos de transporte público municipal (taxis). El estacionamiento indebido termina siendo en 87% sobre los andenes y 13% sobre las aceras vehiculares para el caso de las motocicletas; mientras que para los vehículos el porcentaje de estacionamiento es del 69% sobre los andenes y 31% sobre las aceras vehiculares; en el caso de los vehículos de transporte municipal (1.3%) el 100% estacionan sobre las aceras contiguas a los andenes.

En las dos vías perimetrales, anexas a los andenes, se encontró que, de 84 tomas a cada una de las vías perimetrales, solamente en 13 oportunidades las vías se encontraron sin vehículos o motos estacionados, lo que equivale a decir que hoy se está destinando el 84% del carril contiguo al andén, a estacionar uno o más vehículos motorizados sobre sus aceras. También se

estableció que por cada diez personas que visitan la Avenida, en su espacio público se encuentran estacionadas 23,7 motos y 5,6 vehículos; en cuanto a la disposición de los vehículos motorizados se encontró que por cada vehículo en movimiento hay 2,29 estacionados, mientras que para las motocicletas la proporción es de 1x3,4.

Mediante el análisis físico espacial de los elementos que componen el espacio público *Sobre proporciones*, se estableció que de los 11.205 M2 de su espacio público, 2.185 M2 corresponden a andenes, lo que equivale a afirmar que el 19.5% del espacio público es destinado a la circulación peatonal.

- j. *Sobre continuidad*, la del espacio público peatonal (andenes) es del 26%, mientras que la del espacio público vehicular (vías) es del 100%.
- k. *Sobre medios motorizados*, el análisis del plan de movilidad y lineamientos del plan vial para el municipio de Barrancabermeja, permitió establecer como que de las 18 rutas de buses existentes en la ciudad, 13 transitan parcialmente en mayor o menor medida por la Avenida del Ferrocarril, con un promedio general de 632 mts transitados de los 2.500 mts con que cuenta la avenida; con una ocupación promedio de 6 pasajeros por buseta (30% de su capacidad total) y a una velocidad promedio de 17.52 km/h, muy por debajo al de las UPZ con movilidad calificadas con velocidad baja en Bogotá (20.29 km/ de velocidad promedio) por el boletín No. 55 Bogotá ciudad de estadísticas.
- l. *Sobre sensación de inseguridad*, Los datos estadísticos de actividad delictiva en los seis meses reportados en la Avenida del Ferrocarril, comparativamente hablando es de lejos, la vía más segura (según la estadística delictiva). Mientras el promedio en la calle 50 es de 10.55/10.000M2, en la calle 49 es de 4.71/10.000M2 y en la Avenida Santander es de 3.25/10.000M2, en la Avenida del Ferrocarril es de 0.17/10.000M2.

m. *Sobre normas legales*, En el reporte entregado por el Instituto de Transito y Transporte de Barrancabermeja de la Avenida del Ferrocarril respecto a las calles 50, 49 y avenida Santander las cifras son las siguientes:

Calle 50 (1.555 ml de longitud x 19.5 ml de perfil promedio – 3.0322/10.000 M2): 160 comparendos – 6 accidentes.

Calle 49 (1.464 ml de longitud x 14.5 ml de perfil promedio – 2.1228/10.000M2): 257 comparendos – 4 accidentes.

Avenida Santander (931 de longitud x 16.5 ml de perfil promedio – 1.5361/10.000/M2): 152 comparendos – 11 accidentes.

Avenida del Ferrocarril (2.500 de longitud x 45 ml de perfil promedio –11.2500/10.000M2): 192 comparendos - 24 accidentes.

Se puede apreciar como en los seis meses reportados por cada 10.000 M2, la Avenida del Ferrocarril es la vía donde se reportan menos imposición de comparendos con 17/10.000M2, comparados con los 49.5/10.000M2 de la Calle 50, 121/10.000M2 de la calle 49 y los 99/10.000 M2 de la Avenida Santander; sobre el dato reportado de accidentalidad se observa que la Avenida del Ferrocarril tiene un comportamiento ligeramente por encima con 2.13/10.000M2 a los de las calles 50 con 1.98/10.000M2 y 49 con 1.88/10.000M2, y muy por debajo al dato reportado en la avenida Santander de 7.16/10.000 M2.

n. *Sobre multifunción predial y proporciones*, sobre la relación frente fondo, altura, se estableció como los 8.35 mts de frente que en promedio tienen los predios de la avenida, dificultan que se dé el desarrollo de los 20 pisos de altura proyectado, teniendo como resultado tan solo los 1.55 pisos de altura promedio por predio.

5.3.2 Análisis de los resultados.

Accesibilidad y movilidad.

Sobre multifunción del espacio público: El espacio público de la avenida se percibe mayoritariamente como lugar de transición, de paso hacia otro lugar, en el que se da “la interacción casa, automóvil, trabajo, automóvil, centro comercial, automóvil y casa ha reducido la función del espacio público a la simple movilidad, con la consiguiente despersonalización de la ciudad y paralela alienación de quienes la habitan, que pasan de ser ciudadanos a ser meros contribuyentes y consumidores” (García Domech, Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea. Pag. 30). También se desarrollan esporádicamente actividades culturales como conciertos, desfiles cívico militares o ciclo rutas; Vale la pena resaltar como éstas actividades generan grata recordación en las personas, lo que corrobora la importancia que para el espacio público tiene la multifunción como factor generador de interés para asistir hasta el.

En cuanto a las actividades sociales y recreativas, éstas se relacionan básicamente con el encuentro nocturno en bares o lugares de expendio de bebidas embriagantes; éstos establecimientos comerciales utilizan el espacio público peatonal ubicado en sus frentes con fines lucrativos y sin ninguna regulación, lo que termina ocasionando incomodidades a las personas que se movilizan por él.

Sobre nivel de multifunción predial: en la avenida es de generación espontánea, disímil y difusa, genera poca motivación e interés por acceder a su espacio público; físicamente se manifiesta en la fragmentación predial que generan los 1.55 niveles de altura promedio que tiene, muy distante de los 20 niveles de altura que normativamente tiene proyectada la avenida hoy. Las características generales anteriormente desarrolladas son contrarias al planteamiento de Borja y Muxi cuando

afirman que “la trama urbana ha de poder adaptarse a usos diversos y favorecer la multifuncionalidad. La ciudad no soporta bien la zonificación rígida. La mezcla de funciones es posible y deseable si se sabe sacarle partido” (pag 39); la complementariedad que se encuentra en la mezclas de funciones de que hablan Borja y Muxi rara vez se da en los predios de la avenida, encontrando así que la función que se da durante el día en un predio x, genera relativa actividad y movimiento de personas, pero en la noche al no darse una actividad complementaria, hay soledad; esta relación se invierte sobre frentes de predios en los que la actividad se da en la noche y no en el día.

Sobre el comercio como factor motivador, vale la pena resaltar como en la avenida, aunque se percibe como suficiente, genera poco interés en las personas para acceder a su espacio público. Al respecto Domenech destaca como “cumple una misión articuladora entre el ámbito privado “lo individual” y el público “lo plural”. (S. Domenech Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea. Pag. 35).

Sobre medios propios y medios motorizados: se podría precisar como la preferencia que tienen las personas para acceder en transporte privado a la avenida se fundamenta en la ineficacia del transporte público colectivo y la falta de atributos de los andenes de las vías contiguas a la avenida; éstas ineficacias son derivadas de desarticulaciones interinstitucionales entre asociaciones de usuarios, las empresas prestadoras del servicio y el Instituto de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja, lo que impide que se adelanten, por un lado, procesos de ajustes concertados que mejoren la cobertura y calidad de un servicio público colectivo lento, poco utilizado y que emplea a la avenida como un corredor al que se entra y sale buscando solucionar la necesidad coyuntural de determinadas rutas; y por otro lado, se planteen soluciones conjuntas a la ausencia de atributos en las vías cercanas a la avenida, de forma que se favorezca la movilidad multimodal.

Sobre movilidad y accesibilidad Borja y Muxi plantean que no “dependen únicamente de sistemas de transportes adecuados a las demandas heterogéneas, aunque se trate de una condición sine qua non. También dependen de la diversidad y de la distribución de centralidades, de la calidad urbana y de las ofertas de servicios de las zonas menos atractivas, de la existencia en ellas de algunos elementos que les proporcionan personalidad e interés”. (Pag 36-37 Movilidad y accesibilidad y reconocimiento).

Sobre proporciones: la proporción espacial que hay entre el espacio destinado a los vehículos y el destinado a las personas, muestra que desde su concepción hacia principios de 1950, se privilegió la movilidad vehicular. Respecto a la supremacía que tienen los vehículos sobre las personas en el urbanismo contemporáneo, Borja y Muxi se preguntan: “¿Por qué se sacrifican avenidas y bulevares al automóvil y espacios colectivos animados o abiertos a los parques temáticos excluyentes?” (Pag. 42).

Respecto al espacio urbano con pocos atributos, como el de la avenida, se puede destacar como desde su ubicación estratégica y proporciones espaciales es susceptible de ser mejorado en sus cualidades formales. Esta problemática se resuelve desde la ética y la estética en función de mejorar conjuntamente los elementos públicos y privados que la conforman. Se trata de una construcción colectiva del territorio, en la que participan sociedad civil, gremios, empresas concesionarias de aseo y alumbrado público, propietarios, inversionistas y administración pública; como la sugieren Borja y Muxi cuando opinan que “la participación ciudadana no es una exigencia retórica, ni una formalidad informativa, sino un debate político y cultural en el cual han de poder intervenir muchos actores, residentes presentes y futuros, usuarios de trabajo, de ocio y ocasionales o de paso. Nadie es propietario exclusivo de ningún trozo de territorio. Ni la municipalidad, ni el promotor, ni los vecinos.” (Espacio público, ciudad y ciudadanía pag 40). Sobre la intervención,

la premisa debe estar orientada a buscar que: como un acto de justicia urbana con los pobres que viven en él y hasta cierto punto de él, debe ser generosa en formas y acabados (Borja y Muxi 2000).

Sobre continuidad: la condición de discontinuidad en formas y texturas de su espacio público peatonal dificulta la movilidad de los peatones. Ésta condición se agrava en el caso de las personas que poseen movilidad reducida a las que implícitamente se les niega el derecho a la movilidad, que “supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades” (Espacio público, ciudad y ciudadanía, Borja y Muxi Pag 15). Estas personas terminan teniendo como única alternativa el tener que desplazarse o movilizarse por las vías, situación que las coloca en evidente peligro.

Los comportamientos urbanos inadecuados generados por la conformación físico espacial de la avenida y las deficiencias institucionales y normativas que se dan, dificultan la movilidad de personas con normal movilidad, mientras que la de las personas con movilidad reducida se imposibilita en condiciones seguras.

Sobre obstáculos fijos, se puede destacar como el poco mobiliario urbano que hay en el espacio público peatonal, en gran medida se encuentra deteriorado y el que se encuentra en buen estado, fue artesanalmente construido e indebidamente ubicado, lo que termina convirtiéndolo en elemento generador de riesgos de accidentes. En cuanto a obstáculos móviles vale la pena resaltar como los vehículos particulares son los estacionados en el espacio público y más precisamente en el espacio público peatonal, situación que termina dificultando aún más la movilidad de las personas. La prevalencia que hay en su espacio público de vehículos estacionados sobre los

vehículos en movimiento, le proporciona a la avenida su principal función, la del estacionamiento vehicular por encima de la de movilidad vehicular.

La poca afluencia de personas en los andenes de la avenida tiene explicación en el grado de motivación que genera las funciones de su espacio urbano y en la incomodidad que implica caminar por andenes discontinuos y con vehículos desmedidamente estacionados sobre ellos.

Sobre clima de la ciudad: La arborización y zonas verdes (no planificadas), se perciben como insuficientes para atenuar las altas temperaturas que se dan en la ciudad; acorde a esta característica, el horario preferido para visitar la avenida es la noche, mientras que el menos preferido es la tarde, lo que termina dificultando la accesibilidad. La actual conformación espacial de la avenida es propicia para generar un eje ambiental que entre otras cualidades disminuya las altas temperaturas dadas en la ciudad. En tal sentido Francisco Javier Toro Sánchez propone repensar el concepto de identidad hacia “la identidad ambiental y la conciencia ecológica de los espacios públicos urbanos. En este sentido, el autor profundiza en el discurso de la sostenibilidad urbana” (Herrera N, Reseña del libro Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas. Pag 102)

Sobre factores contextuales: La inexistencia de infraestructura adecuada para el almacenamiento de basura ocasiona que las personas en horas de la noche dispongan sobre los separadores la basura en bolsas plásticas que muchas veces son rasgadas por animales o recicladores haciendo que a primera hora de la mañana la avenida muestre una imagen de desaseo. La iluminación de los andenes se realiza por medio de la iluminación que proporcionan los frentes de cada predio, hay sectores con predios cuyos propietarios por ahorrar energía no iluminan la calle, otros están abandonados o simplemente son lotes sin iluminación, lo que determina andenes

oscuros en donde se da la sensación de inseguridad a diferencia de la vía, perfectamente iluminada y que cuenta con iluminación suministrada por la empresa concesionaria del alumbrado público.

Sobre sensación de inseguridad: El contexto de precariedad institucional en torno a la gestión del espacio público en la Avenida del Ferrocarril genera percepción social de inseguridad en un espacio seguro en cuanto a la ocurrencia de actos delictivos, lo anteriormente expuesto lo reafirman Cuevas y Gómez cuando relacionan éste tipo de sensaciones a “sentimientos de soledad o de oscuridad que finalmente tienen que ver con la ausencia de organización social o la precaria institucionalidad; o en el segundo caso, por la falta de iluminación de una calle, la ausencia de recolección de basura o la inexistencia de mobiliario urbano”(Papeles de coyuntura. Las tensiones del espacio público pag 48).

Identidad y arraigo.

Habiendo transcurrido gran parte de la historia social, política, cultural y productiva de Barrancabermeja por la Avenida del Ferrocarril, tendría que tener las características de un espacio extraordinario con cualidades relacionales tales que basado en los hechos trascendentes allí ocurridos generara intersubjetividades sociales y no ser el lugar monótono y rutinario que hoy es, cuya función principal es la del estacionamiento vehicular, seguida de la de la movilidad. Según Fox, lo extraordinario, monótono o cotidiano en espacios con características similares al de la Avenida “surge del orden, la disposición de los signos, las configuraciones espaciales y los usos de suelo ciertamente que regulan las formas de usar, de entender y de representar un espacio urbano. (H. Fox, memorias urbanas. Cotidianidad, identidad y trascendencia de la ciudad. Pag 13). Siendo así, no es de extrañar que la remembranza que genere su espacio urbano sea difusa.

El conocimiento mayoritario que las personas, especialmente las de mayor edad tienen del ferrocarril como nombre de la avenida, sugiere que el ferrocarril de la Troco pudiera ser factor de remembranza. Sobre dicha remembranza, a mayor edad, menor es la identificación que se tiene con los monumentos existentes en la avenida, el monumento de la locomotora No. 1554 fabricada en 1926, contemporánea y muy parecida a la del ferrocarril que desde 1923 hasta 1952 transitó desde el complejo industrial de la Troco hacia los campos de producción del Centro, hoy está en la estación de los ferrocarriles nacionales y se encuentra en mal estado de conservación; esta locomotora reubicada en la avenida, como monumento podría contribuir a recuperar una “Memoria Urbana Trascendente” (H Fox) como lo fue el ferrocarril de la Troco.

Como fue trascendente en la historia de Barrancabermeja el ferrocarril de la Troco, también lo fueron las reivindicaciones sociales (buscando acceso a servicios público de calidad o por la defensa del derecho a la vida) y sindicales (sobre todo de los trabajadores de la Empresa Colombiana de Petróleos buscando mejores garantías laborales) conseguidas mediante la protesta social y cuyo escenario propicio desde 1978 hasta 2000 fue la Avenida del Ferrocarril debido a que por sus dimensiones y ubicación estratégica la convocatoria se facilitaba. Hoy en la avenida no hay los elementos alegóricos que busquen conectar intersubjetivamente a las personas con éstos sucesos.

CUR

Sobre normas legales: El espacio público de la Avenida permite ver cómo el discurso de poder que se materializa en normas legales (Burbano 2013), específicamente en las de tránsito, contribuye a la segregación socio espacial, ya que mediante el enfoque misional que busca garantizar primeramente el tránsito vehicular no se da la respuesta institucional efectiva a la

principal norma de tránsito que se percibe violada: el estacionamiento indebido, lo que afecta directamente la movilidad de las personas al interior del espacio público.

La extensión que su perfil tiene (45 mts. en promedio) hace que las personas en vez de cruzar la avenida por la cebra (teniendo que desplazarse hasta la intersección más cercana) la cruzan por el lugar en que estén ubicadas. Éste indebido comportamiento ciudadano es permitido por una autoridad de tránsito que no controla el “cruce de personas por sitio peligrosos”.

En cuanto a la normatividad urbana, se permite la instalación de establecimientos comerciales o institucionales sin tener en cuenta la oferta de parqueo vehicular interno que dicho establecimiento debe suministrar a sus usuarios.

Sobre normas sociales: Los atributos de la avenida no contribuyen a la acogida social de comportamientos urbano responsables en su espacio público; el hecho de que los jóvenes perciben mayoritariamente lo que difícilmente se da en torno a su espacio público: valores; implica que existe una deficiencia en cuanto a la concepción de modelos de comportamiento para la convivencia diversa en el espacio público.

Multidiversidad

Siendo la multidiversidad social un factor esencial a estar presente cuando se habla de inclusión en el espacio público, para determinar quiénes son los mayormente segregados en la avenida, se indagó sobre la comodidad en su espacio público, encontrando que en los casos de condición física, condición sexual y edad, a mayor vulnerabilidad, menor es la sensación de comodidad, mientras que por estrato socioeconómico la relación se invierte: a mayor vulnerabilidad, menor es la sensación de incomodidad.

5.4 Caracterización. Barrancabermeja es la segunda ciudad del departamento de Santander, se encuentra localizada en la ribera este del río Magdalena en su sector medio, distante a 632 kms de su desembocadura en Bocas de Cenizas. La Avenida del Ferrocarril es el lugar objeto de estudio para el desarrollo de la presente investigación, es un eje urbano de 2.5 kms ubicado estratégicamente con el objeto de unir de este a oeste el sector norte y sur de la ciudad que se encuentra formalmente urbanizado, con el sector oriental informalmente generado, y a su vez unir a estos tres sectores con el río Magdalena que es la principal fuente hídrica de ciudad; la avenida además cuenta con una conformación espacial amplia, tal como se aprecia en la imagen 6 que muestra el perfil promedio de 45 metros de ancho.

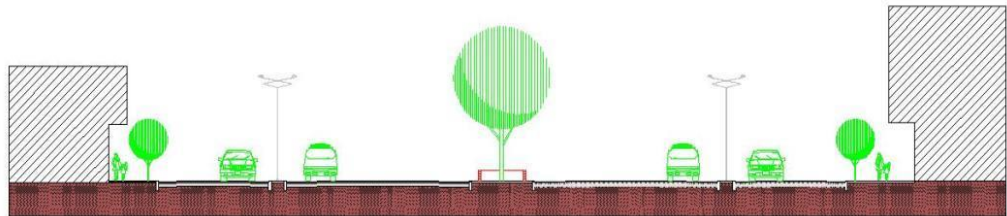


Imagen 6: Perfil de la avenida según Análisis Urbano y Lineamientos de la Calle 52 desde la carrera 11 hasta la carrera 24; fuente: Oficina Asesora de Planeación Municipal de Barrancabermeja; elaboró Marlon Restrepo

Los elementos conceptuales que conforman la integración social en el espacio público en la Avenida del Ferrocarril son.

Multifuncionalidad del espacio público

El carácter de la movilidad, como la función principal de su espacio público es consecuente con la concepción de su distribución, por sus amplias vías y andenes proporcionalmente angostos (según lo muestra la imagen 4) y carentes de planeación y regulación urbana; que han permitido entre otras cosas, que los

establecimientos comerciales invaden este espacio público, ubicando su mobiliario comercial o permitiendo a muchos propietarios intervenirlo libremente según el criterio personal, condición que los hace discontinuos en formas y/o texturas.



Imagen 7: Espacio público contiguo a negocio de venta de bebidas embriagantes; elaboración propia

Imagen 8: Espacio público contiguo a negocio de venta de comidas rápidas; elaboración propia

La importancia de las actividades culturales llevadas a cabo esporádicamente se refleja en la recordación social que de estas se tiene.

Como se evidencia en las imágenes 7 y 8, respecto de la invasión y ocupación indebida del espacio público. Las acciones de control establecidas por la administración municipal derivadas de la sentencia 680813331001-2006-0115-00, se limitaron básicamente a la demarcación de algunos andenes, a firmar actas de concertación con los comerciantes y a realizar eventuales operativos de control, lo que no se ha traducido en la mitigación del problema

Actualmente la avenida solo cuenta con el parque Camilo Torres como sitio en el que con cierta regularidad se da algún tipo de encuentro, especialmente en las noches, cuando los jóvenes llegan a conversar y/o practicar Skate boarding y acrobacias en bicicletas, según lo ilustra la imagen 9, la preferencia que los

jóvenes tienen por acceder en las noches, está motivada por las altas temperaturas que alcanzan la ciudad durante el día y la escasa arborización existente en ese espacio. La ausencia de lugares aptos para el desarrollo de prácticas deportivas, facilita que estas actividades termine dándose en lugares improvisados, ejemplo de lo referenciado es la imagen 10, en la que se aprecia algunos niños realizando actividades deportivas – recreativas sobre los andenes.



Imagen 9: Parque Camilo Torres en horas de la noche; elaboración propia

Imagen 10: Andén de zona residencial en horas de la noche; elaboración propia

Multifuncionalidad predial

La multifunción predial disímil, difusa y generadora de poca interés, se deriva de una norma urbana (en cuanto a perfiles y usos complementarios) elaborada a nivel general, pero falta de desarrollo minucioso con visión estratégica de lo que se quiere que el eje de la avenida represente para la ciudad, que no permitiría la generación espontánea y la fragmentación predial que propicia los 1.55 pisos de altura promedio que hoy tienen los predios que conforman la avenida, muy por debajo de los 20 pisos proyectados por el POT para la zona.

Propios medios - Medios motorizados.

La preferencia que tienen las personas por acceder a la avenida en transporte privado se fundamenta en la dificultad que les representa acceder en transporte público colectivo o por sus propios medios.



Imagen 11: Usuario del transporte público tomando el servicio en zona prohibida; elaboración propia

El transporte público municipal cuenta con paraderos de busetas que poco son acogidos por conductores y usuarios, situación que se puede observar en la imagen 11.

Proporciones



Imagen 12: Proporciones espaciales de la Avenida del Ferrocarril; elaboración propia

El espacio público de la avenida, desde su concepción contó con desproporciones físicas entre el espacio público otorgado a la movilidad vehicular y el espacio

público otorgado a la movilidad de las personas tal como lo muestra la imagen 12. La movilidad básicamente motorizada que hoy se da en la avenida la sintetiza acertadamente Domenech cuando afirma que “la interacción casa, automóvil, trabajo, automóvil, centro comercial, automóvil y casa, ha reducido la función del espacio público a la simple movilidad” (García - Domenech, 2015, pág. 30). Las amplias dimensiones de su perfil, el alto flujo vehicular y la falta de infraestructura apropiada, impiden el cruce seguro de la avenida a personas con movilidad reducida.

Continuidad.



Imagen 13: Discontinuidad de los andenes; elaboración propia

Mientras el espacio público vehicular es totalmente continuo, los andenes, que son intervenidos por particulares sin ningún criterio de unificación, son discontinuos en formas y texturas (ver imagen 13). Debido a lo anterior, la movilidad de personas en silla de ruedas termina dándose, según lo muestran las dos fotografías de la imagen 14, sobre las vías vehiculares, situación que coloca a estas en evidente situación de riesgo.



Imagen 14: Personas con dificultad de movimiento utilizando las vías vehiculares para movilizarse por la avenida; elaboración propia

Al igual que las personas en sillas de rueda, las personas que se movilizan en bicicleta también deben desplazarse por las vías vehiculares, situación riesgosa que se identifica en las dos fotografías incluidas en la Imagen 15.



Imagen 15: Ciclistas movilizándose por las vías vehiculares de la avenida; elaboración propia

Obstáculos

En los predios que conforman la avenida, se permite la instalación de actividades que generan interés ciudadano, sin que sea analizada su capacidad instalada para recibir en su interior los vehículos que demanda su funcionamiento. Esta situación propicia el estacionamiento vehicular en los andenes, lo que termina dificultando aún más la movilidad de las personas, que en ocasiones prefieren caminar por las calles, como lo muestran las dos fotografías de la imagen 16.



Imagen 16: Estacionamiento indebido de medios motorizados sobre espacio público peatonal; elaboración propia

Clima de la ciudad

La arborización y zonas verdes de la avenida son aleatorias y espontáneamente ubicadas, sin ninguna planeación. Esta arborización es insuficiente para atenuar las altas temperaturas alcanzadas en la ciudad, convirtiéndose en un factor que impide accesibilidad en la medida que las personas prefieren llegar en la noche; al respecto Francisco Javier Toro Sánchez plantea la necesidad “generar identidad ambiental y la conciencia ecológica de los espacios públicos urbanos. En este sentido, el autor profundiza en el discurso de la sostenibilidad urbana; asimismo, plantea la necesidad de repensar la identidad urbana en función de la idea de naturaleza, superando la errónea concepción de la naturaleza urbana como ajardinada o simbólica, y asumiendo el restablecimiento de los primitivos vínculos de la ciudad con la naturaleza a través de la inclusión de lo rural, y la conformación de identidades basadas en el arraigo a los lugares de uso cotidiano, como los espacios públicos” (Herrera N.L, 2014, pag.102). Alternativas como la planteada por Toro podrían ser aplicables en una eventual reconfiguración de la avenida.



Imagen 17: La avenida en horas de la tarde; elaboración propia

La imagen 17 muestra como la falta de arborización, que además de escasa no es planificada, especialmente en el horario comprendido entre 12M y 3PM.

Contextuales

La deficiente articulación institucional entre la comunidad, las empresas concesionarias de aseo y alumbrado público y la administración municipal, genera factores contextuales adversos; en tal sentido, la carencia de infraestructura para el almacenamiento de basura hace que las personas en horas de la noche la dispongan sobre los separadores en bolsas plásticas, las cuales muchas veces son rasgadas por animales, haciendo que a primeras horas de la mañana la avenida muestre un aspecto de desaseo y abandono como se aprecia en la imagen 18; el mobiliario urbano que se encuentra sobre el espacio peatonal, es artesanalmente construido y/o indebidamente ubicado, convirtiéndose en un factor de incomodidad y no de bienestar. La iluminación de los andenes es realizada por los responsables de cada predio, hay sectores en donde los habitantes, buscando ahorrar energía no iluminan

el andén, otros predios están deshabitados o simplemente son lotes sin iluminación. Mostrando así en horas de la noche, sectores en penumbra (ver imagen 19), mientras la vía vehicular por contar con iluminación suministrada por la empresa concesionaria de alumbrado público permanece bien iluminada.



Imagen 18: Desaseo de la avenida en horas de la mañana; elaboración propia

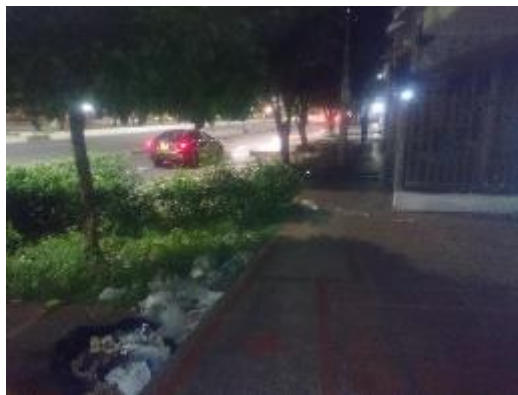


Imagen 19: Andenes desaseados y poco iluminados; elaboración propia

Sensación de inseguridad

La Avenida del Ferrocarril siendo un espacio público seguro en cuanto a la ocurrencia de actos delictivos, es percibida como insegura y falta de pie de fuerza policial debido a la precariedad institucional en torno a la gestión del espacio público; al respecto vale la pena señalar como (Cuevas & Gómez, 2014) relacionan

Percepción de inseguridad puede originarse en hechos que no tengan nada que ver con los actos de violencia ocurridos o por ocurrir (anteriores o posteriores), sino por ejemplo con sentimientos de soledad o de oscuridad que finalmente tienen que ver con la ausencia de organización social o la precaria institucionalidad; o en el segundo caso, por la falta de iluminación de una calle, la ausencia de recolección de basura o la inexistencia de mobiliario urbano. (pag 48)

Sobre lo acotado por Cuevas y Gómez vale la pena resaltar como las deficiencias expuestas a modo de ejemplo como generadoras de sensación de inseguridad, casualmente se encuentran presentes en la avenida.



Imagen 20: Andén de tierra, poco iluminado; elaboración propia

Ejemplo de un espacio público deteriorado físicamente, sin iluminación, desordenado y con ausencia de personas que le den vitalidad al mismo, es el que se aprecia en la imagen 20.

Espacios extraordinarios - facilita relacionamiento

El estructura institucional de la administración municipal no está encaminada como debiera, a resguardar y promover el patrimonio de la ciudad; la Secretaría de

Desarrollo Económico y Social y la Oficina Asesora de Planeación, con funciones misiones estratégicas diferentes a la de resguardar y promover el patrimonio, sobre el tema, son las encargadas de ejecutar los programas más representativos incluidos en el plan de desarrollo Barrancabermeja incluyente humana y productiva 2016-2019: el plan decenal de cultura del municipio (cero como línea base), realizar dos actividades de conservación de mantenimiento periódico e intervención de bienes de interés cultural (cero como línea base), desarrollar el inventario y registro del patrimonio cultural según la metodología del Ministerio de Cultura, (cero como línea base), formular e implementar dos planes especiales de protección de bienes de interés cultural (cero como línea base), formular el plan municipal de cultura (cero como línea base) y formular dos planes de manejo especial y protección de bienes de interés cultural (PEMP) (cuatro como línea base). Barrancabermeja cuenta con 12 gestores culturales registrados cuyo accionar quijotesco ayuda en parte a resguardar algo del patrimonio de la ciudad sin encontrar apoyo efectivo en la institucionalidad; esta labor debería ser vista como la que realiza un socios estratégico y no un quijote.



Imagen 21: Monumento de la locomotora; elaboración propia

El elemento significador por excelencia de la avenida es el ferrocarril, en tal sentido la locomotora No 1554 – 1926 fabricada en Filadelfia (Estados Unidos) (ver imagen 21); si bien fue instalada contiguo a la estación de los Ferrocarriles Nacionales como monumento por los Ferrocarriles Nacionales, su forma y año de fabricación coinciden con la locomotora que hasta **1952** transitó por la avenida; cabe señalar que para la época en que fue fabricada dicha locomotora, en Barrancabermeja el único ferrocarril era el de la Troco. Hoy, no hay Ferrocarriles Nacionales, y tanto la locomotora como su lugar de emplazamiento están deteriorados, lo que la hace un monumento muy poco visitado.

Normas legales

Respecto a los datos aportados por el Comando de Policía Magdalena Medio y el ITTB se puede resaltar cómo estas cifras pocas veces se discuten conjuntamente (comunidad, empresas concesionarias presentes en la avenida, instituciones gremiales y la administración municipal) con el fin de elaborar planes de mejoras, establecer compromisos y seguimientos a los mismos; ejercicios como la foto-etnografía desarrollados por René, J., & Hernández, L. Foto-etnografía llevada a cabo por personas en situación de pobreza en la frontera norte de México., podrían ser útiles para este fin.

La seguridad vial en la avenida, óptima según el reporte dado por el ITTB no contribuye a mejorar la estadía de las personas al interior de su espacio público, ya que contraviniendo lo estipulado en el artículo 76 del Código nacional de tránsito, la autoridad de tránsito permite el estacionamiento de vehículos motorizados sobre

andenes. Institucionalmente esta falla podría ser fácilmente identificada mediante la implementación de ejercicios como el mencionado anteriormente.



Imagen 22: Estacionamiento de medios motorizados sobre el espacio público peatonal; elaboración propia

Imagen 23: Cruce de la avenida por sitio peligroso de peatones; elaboración propia

Las imágenes 22 y 23 muestran respectivamente: el estacionamiento de vehículos motorizados en espacio público peatonal y el cruce peligroso de personas por la avenida, obviando las siete intersecciones demarcadas con cebras que en la avenida hay para tal fin.

Normas sociales

Las características físico espaciales, institucionales, comportamentales y normativas de la Avenida del Ferrocarril en su conjunto no contribuyen a la acogida social de Comportamientos Urbano Responsables en su espacio público. El hecho de que los jóvenes perciben mayoritariamente lo que difícilmente se da en la Avenida del Ferrocarril: valores; denota que existe una deficiencia en cuanto a la concepción de modelos de comportamiento para la convivencia diversa en el espacio público.

Multidiversidad

Siendo la multidiversidad social un factor esencial cuando se habla de inclusión, se indagó sobre la comodidad en su espacio público para determinar quiénes son los mayormente segregados en la avenida; encontrando que en los casos de condición física, condición sexual y edad, a mayor vulnerabilidad, menor es la sensación de comodidad en su espacio público, mientras que por estrato socioeconómico la relación se invierte: a mayor vulnerabilidad, mayor es la sensación de incomodidad; coincidente con el resultado de multidiversidad de la encuesta Borja y Muxi plantean que “Los pobres tienen que vivir en él y hasta cierto punto de él, pero la pobreza del espacio público los hace aún más pobres. Por el contrario, el lujo de este espacio contribuye a la justicia urbana” (Borja & Muxí, El espacio público: ciudad y ciudadanía, 2000). Con los postulados de justicia urbana de que hablan los autores es factible intuir en qué condiciones debería darse la reconfiguración que se dé buscando inclusión social en la Avenida del Ferrocarril.

6 Pautas

Multifunción en el espacio público.

Para generar multifunción en el espacio público de la Avenida del Ferrocarril, se propone invertir la concepción actual, privilegiando con la configuración físico espacial, el encuentro e interacción y la movilidad peatonal sobre la movilidad vehicular; ésta reconfiguración se debería llevar a cabo mediante la construcción colectiva de territorio; ejercicio de cartografía comunitaria como el llevado a cabo por Stein, A., & Moser, C. en el que se logró desarrollar la planificación de activos para la adaptación al cambio climático en Cartagena, es un ejemplo de lo que se debe realizar. En el caso de la avenida participarían vecinos del sector, asociaciones de personas con movilidad reducida, ciclista, comerciantes formales e informales, vigías del patrimonio, empresas concesionarias de recolección de basuras y de alumbrado público, empresarios del transporte público y la Empresa de Desarrollo Urbano encargada de su administración y gestión; el resultado final de este ejercicio de construcción colectiva serían los lineamientos bajo las cuales se generarían los diseños escogidos mediante concurso de méritos abierto. Sobre la construcción colectiva del espacio público Borja y Muxi plantean: La participación ciudadana no es una exigencia retórica, ni una formalidad informativa, sino un debate político y cultural en el cual han de poder intervenir muchos actores, residentes presentes y futuros, usuarios de trabajo, de ocio y ocasionales o de paso. Nadie es propietario exclusivo de ningún trozo de territorio. Ni la municipalidad, ni el promotor, ni los vecinos. El debate ciudadano ha de estar orientado por objetivos políticos explícitos, es necesario hacer emerger los valores culturales y los intereses sociales implícitos. (Espacio público Ciudad y ciudadanía Pag 40).

El principio de sostenibilidad fiscal para la gestión integral del espacio público llevada a cabo por la Empresa de Desarrollo Urbano, demandaría realizar proyecciones económicas similares a

las elaboradas por la Fundación Malecón 2000 para determinar los M2 de superficies comerciales que fueron necesarios realizar en Malecón 2000 de Guayaquil para garantizar su sostenibilidad (Fundación Malecón 2000, ponencia experiencia Guayaquil: Regeneración urbana como estrategia de desarrollo sostenible). Mediante un Manual del Aprovechamiento Económico del Espacio Público se normatizará su uso; la importancia que la debida actividad comercial en el espacio público tenía como factor socializador en la ciudad mediterránea la define Domenech evocando como “Los pequeños puestos de venta dispuestos en los espacios públicos “fundamentalmente calles y plazas” producen un intercambio comercial generador de una intensa actividad social que facilita el encuentro ciudadano.” (Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea. Pag. 28).

Multifunción predial.

Respecto de la multifunción predial, se recomienda adoptar un Plan Parcial de iniciativa público – privada, circunscrito de forma exclusiva a los predios con frente sobre la Avenida del Ferrocarril. Sus objetivos rectores serán: el establecimiento de multiusos incluyentes mediante el desarrollo de un porcentaje por definir de vivienda VIS (cofinanciada por los gobiernos del orden nacional, departamental y municipal y las cajas de compensación familiar) y complementarios (vivienda estratos 4 y 5, comercio, oficinas y oficinas estatales), Mora J.C. (2011). “mediante los instrumentos de manejo del suelo definidos para el reparto de cargas y beneficios” (p.21) aportar los espacios necesarios para el establecimiento de sitios de encuentro e interacción y desarrollar el proyecto en todas sus etapas de conformidad las normas urbanas establecidas por el POT para dicho plan parcial.

Accesibilidad.

Se propone desarrollar alternativas que permitan una movilidad multimodal para llegar a la avenida, ya que ésto garantizaría a las personas el derecho de acceso a la ciudad y sus posibilidades de qué hablan Borja y Muxi. El acceso a la avenida mediante una movilidad incluyente, se privilegiaría siguiendo los patrones de prioridad establecidos por la pirámide de la movilidad.

En ese orden de ideas se hace necesario continuar el eje estratégicamente ubicado de la avenida, haciéndolo un eje estructurante de occidente a oriente a nivel ciudad, (a modo de ejemplo se plantea la continuación del eje que contiene la imagen 24, vale la pena aclarar que la continuación de qué se habla podría ser otra determinada con otros criterios), desarrollado a partir de la nivelación de sus andenes en formas y texturas, planteando también paralelo a ello, la instalación del eje central de ciclo rutas de la ciudad sobre el cual se proyectarían los demás ejes lineales en sentido norte y sur que en una primera etapa, éste eje central podría ser a nivel de señalización de vía. El programa de empleo humano incluyente y productivo para los barranqueños y barranqueñas; incluido en el plan de desarrollo en la línea estratégica empleo para los barranqueños y barranqueñas; que busca generar 4000 empleos con enfoque diferencial; podría aportar parte de esos empleos que por lo general se enfocan a funciones de limpieza y barrido de calles, a la nivelación de andenes del eje estructurante.

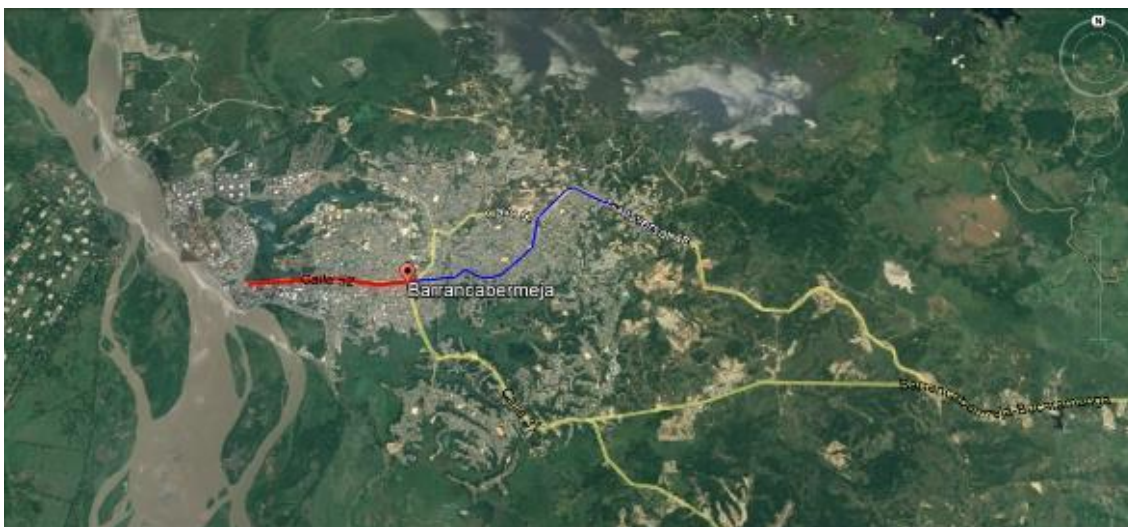


Imagen 24: Ejemplo de proyección del eje estructurante de la avenida; fuente: Google earth; elaboración propia

Rojo: La avenida; Azul: Proyección planteada del eje estructurante.

El servicio de transporte público colectivo debe ser mejorado en cobertura y calidad a partir de los planes surgidos de la articulación institucional entre las asociaciones de usuarios, empresarios del transporte público colectivo y la autoridad de tránsito de la ciudad. Un transporte público eficiente, unido al cumplimiento de la norma que prohíba parquear en el espacio público de la avenida y al aprestamiento de la autoridad de tránsito por hacerla cumplir (teniendo como única alternativa estacionar con un alto costo en parqueaderos establecidos en predios o zonas azules), desincentivaría la utilización del vehículo privado como medio preferido para acceder a su espacio público.

Movilidad Interior.

Para impactar en la movilidad interior de la Avenida del Ferrocarril, se sugiere el poder contar con más y mejores sitios de encuentro, andenes amplios, continuos en formas y texturas, que contengan en ellos ciclo rutas, mobiliario urbano técnicamente instalado, y en general, que desarrolle en su interior, comercio planificado que haga autosustentable su espacio público. Se

hace necesario también realizar procesos de gestión urbana que mejoren sus actuales características institucionales, comportamentales y normativas.

Desde la institucionalidad se propone el establecimiento de una empresa de gestión urbana para la ciudad, cuya principal función sea desarrollar integralmente la ciudad y sus atributos (suelo urbano, espacio público, servicio público, vías y transporte, vivienda y equipamiento), cumpliendo objetivos Ambientales, Sociales, Económicos, Culturales y Espacio Funcionales, a través de departamentos técnicos especializados con capacidad de gestión. Particularmente hablando, en la reconfiguración físico-espacial de la avenida, la nueva empresa asumirá: desde la organización de los talleres participativos que fijarán los requerimientos esenciales bajo los cuales deben generarse los diseños de la reconfiguración del espacio público; la coordinación y articulación institucional de los inversionistas, propietarios de predios y administración municipal, para que de forma conjunta su accionar se encamine al cumplimiento de los objetivos rectores del plan parcial que busque desarrollar los predios que conforman la avenida; la supervisión de los procesos de construcción y finalmente la administración de los recursos provenientes del aprovechamiento económico del espacio público para su autogestión.

Mediante los ajustes institucionales necesarios, el Instituto de Tránsito y Transporte de Barrancabermeja promoverá la movilidad sostenible tal como lo describe su visión a 2025, donde planea ser un “referente de la movilidad regional y nacional en la transformación de la movilidad sostenible en la ciudad región a través de la implementación del sistema integrado de transporte y el fortalecimiento de la cultura para la movilidad”; éste cometido se consigue generando políticas públicas encaminadas a garantizar una movilidad multimodal en donde se garantice primero que todo la movilidad de las personas con dificultad de movimiento y/o normal movilidad. Para éste

cometido es de vital importancia que esta autoridad haga cumplir el artículo 76 del Código nacional de tránsito que prohíbe el estacionamiento vehicular en espacio público peatonal.

Desde la normatividad urbana se plantea la necesidad de elaborar el detalle de ésta, de forma tal, que su desarrollo estratégico se encuentre en consonancia con el proyecto de ciudad que se tenga. Esto demanda un proceso de apropiación social que garantice el control y cumplimiento inalterado de la misma, mediante aplicaciones tecnológicas de fácil acceso y manejo. El desarrollo de la normatividad urbana se constituye en un insumo para el planteamiento del plan parcial.

Una vez se realicen los ajustes físico espaciales, normativos e institucionales anteriormente planteados, el establecimiento le suministrará la seguridad jurídica al inversionista público o privado para que éstos puedan llevar a cabo, la oferta de estacionamiento necesaria por fuera del espacio público peatonal. Ésta medida propiciará mayor asignación de área al espacio público peatonal.

Sensación de miedo e incomodidad.

Respecto del impacto que genera el clima de la ciudad a la accesibilidad al espacio público, se propone que el área ambiental de la nueva empresa de gestión urbana propuesta, elabore las especificaciones técnicas precisas referentes al arbolado y zonas verdes, en cuanto a especies y lineamientos sobre áreas y medidas que se convertirían en insumos para el concurso de méritos abierto propuesto.

Se debe propender por ubicar infraestructura adecuada para que la recolección de basuras se realice directamente del depósito al vehículo recogedor de basuras.

Se sugiere como pauta de aplicación para impactar positivamente en la percepción de miedo e incomodidad generada en el espacio público de la avenida, desarrollar por parte de la empresa concesionaria del alumbrado público de la ciudad, un plan para la instalación y mantenimiento de luminarias en el área peatonal de la misma.

Identidad y arraigo

Como manera eficaz y efectiva para la generación de identidad y arraigo, se establece como pauta de aplicación, la creación de un plan que contemple el estudio y escogencia de personajes y objetos trascendentes en el devenir histórico contemporáneo desde lo social, laboral, económico y productivo de la ciudad, como lo es la locomotora No. 1554 de 1926 ubicada en el monumento que se encuentra localizado en la antigua estación del Ferrocarril. Esta responsabilidad recaería sobre el área cultural de la nueva empresa de gestión urbana de la ciudad.

CUR

Para el desarrollo y apropiación de nuevos y mejores hábitos comportamentales, se sugiere el diseño e implementación de campañas de sensibilización encaminadas a generar apropiación y valoración de la nueva infraestructura establecida, generando valores tales como la solidaridad, confianza, respeto, tolerancia, compromiso y acogida de la norma en el espacio público y los predios que lo conforman.

Multidiversidad

La nueva configuración físico espacial de la avenida debería reflejarse en generosidad de formas, medidas y acabados, principalmente como un gesto de justicia urbana con los pobres que viven en él y de él, de forma que también termine acogiendo favorablemente, a las personas con

movilidad reducida, de sexo femenino, de edad avanzada y también, por qué no decirlo, a personas de estratos altos que encontraran ambiente generosos, similares a los que encuentran en los sitios que frecuentan (clubes sociales, centros comerciales o conjuntos cerrados), al fin y al cabo de eso se trata la multidiversidad.

7 Conclusiones

La Avenida del Ferrocarril siendo un espacio urbano que por su ubicación estratégica y proporción espacial tiene potencial de generar inclusión social, hoy no la genera, propiciando segregación socio espacial debido a múltiples características; el entendimiento integral de las características físico espaciales, institucionales, comportamentales y normativas determinadas mediante el desarrollo de los instrumentos llevados a cabo según la estructura conceptual planteada en la investigación, permite comprender cómo las causas que generan exclusión social son complementarias y como tal deben ser analizadas si lo que se quiere es facilitar inclusión social en la Avenida del Ferrocarril mediante pautas de desarrollo urbano.

Las características físico espaciales, si bien son las que más impactan cuantitativamente el diagnóstico de los tres conceptos principales de inclusión social (accesibilidad y movilidad, identidad y arraigo y comportamientos urbano-responsables), no necesariamente son de forma exclusiva la génesis del problema; muchas veces las características físicas son causadas por instituciones que no desarrollan la norma o por instituciones que aplican indebidamente las normas vigentes. En tal sentido la concepción físico espacial con que se construyó la Avenida del Ferrocarril fue fundamental para facilitar mediante sus proporciones la movilidad vehicular y dificultar la peatonal.

La ausencia de planeación específica y estratégica (en cuanto a perfiles viales y usos complementarios) que desarrolle el potencial urbano de su eje, se evidencia en el tratamiento generalizado que el POT; en sus planos 22 (áreas de actividad, imagen 25) comercio de bajo impacto (sector sur) y residencial con actividad económica, dotacional y comercio y servicios empresariales y financieros (sector norte) y 35 (tratamientos urbanísticos, imagen 26) reactivación

de densidad alta, consolidación, áreas de manejo especial y redesarrollo; le da a la avenida y a sus sectores contiguos.

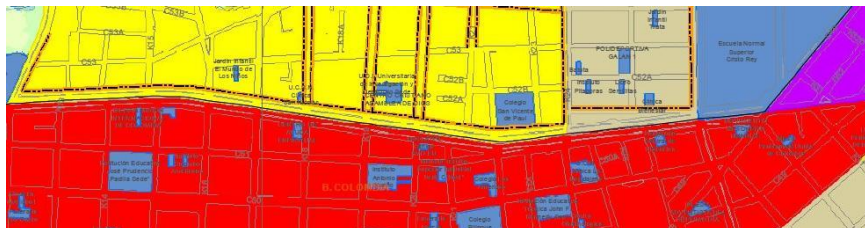


Imagen 25: Fracción (sector longitudinal de la avenida) del plano 22; fuente: Cartografía del POT



Imagen 26: Fracción (sector longitudinal de la avenida) del plano 35; fuente: Cartografía POT

La ausencia de planeación estratégica genera un espacio público sin suficientes sitios de encuentro, andenes proporcionalmente angosto respecto al tamaño de sus vías, faltos de regulación y control y sin cualidades relacionales, que según lo afirma (Fox, Memorias urbanas. Cotidianidad, identidad y trascendencia en la ciudad, 2012), facilitan el relacionamiento social a partir de su capacidad de representar eventos trascendentes en el ocurrido, lo que facilita la indebida ocupación; en cuanto a los predios que lo conforman propicia un desarrollo morfológico discontinuo, en el que la actividad disímil y difusa genera poco interés.

La norma urbana de Barrancabermeja y específicamente la aplicable al eje de la avenida es falta de desarrollo; si bien en algunos casos, a nivel general es planteada estratégicamente, la falta de minuciosidad impide se alcance el objetivo urbano planteado, ejemplo de lo anterior es como la proyección de 20 pisos para edificar no se cumple debido a la fragmentación predial surgida en

parte, de aplicaciones subjetivas de una norma que desde su presentación hasta su interpretación es susceptible de ser alterada, que muchas veces es adaptada a lo edificado envés de edificar de acuerdo a la norma, como debe ser. Lo fundamental en este caso es que mediante desarrollo minucioso de la norma urbana esta permanezca íntegra beneficiando o perjudicando, según sea el caso, a todos por igual en pos del beneficio urbano de la avenida.

En cuanto al desarrollo urbano de la avenida como conjunto de atributos (suelo urbano, espacio público, servicio público, vías y transporte, vivienda y equipamiento) que buscan cumplir objetivos Ambientales, Sociales, Políticos, Económicos, Culturales y Espacio Funcionales, se caracteriza por intentar desarrollar por separado algunos atributos mediante instituciones, como el Instituto de tránsito y transporte, la oficina asesora de planeación municipal, la Secretaría de Medio Ambiente o la secretaria de infraestructura, cuya función misional y/o estructura operativa y administrativa no están diseñadas para desarrollarlos. Es así como el instituto de tránsito y transporte de Barrancabermeja enfoca su operatividad en promover el tránsito de motorizado más que la movilidad multimodal; la oficina de ornato y espacio público, adscrita a la Secretaria de Gobierno, que fue concebida institucionalmente para realizar labores de control urbano no lo hace por insuficiencia de personal, permitiendo se den andenes discontinuos en formas y texturas o la instalación de actividades en predios que no proporcionan la capacidad instalada de los estacionamientos que su actividad requiere; las Secretarías de Medio Ambiente e infraestructura desarrollan funciones menores relacionadas con revisión de arbolado en peligro de colapso y suministro árboles previa solicitud, y actividades de poda y tala en parques, sin que, debido a sus funciones básicas, se haya emprendido ningún tipo de planeación en torno al arbolado y zonas verdes de la avenida; y la Secretaría de Desarrollo Económico y Social y la Oficina Asesora de Planeación son las encargadas, con muy poca vocación institucional, de llevar a cabo los

programas consignados en el plan de desarrollo encaminados a resguardar el patrimonio de la ciudad.

En el sector privado también hay instituciones prestadores de servicios en la avenida que no se articulan adecuadamente con sus usuarios y la administración municipal en aras de identificar falencias en torno a la prestación del servicios que deben ser mejorados; por esto el deficiente servicio de transporte público colectivo, de alumbrado público (en andenes) y de recolección de basuras.

Referencias bibliográficas.

- Acción popular denominada VULNERACIÓN DE DERECHOS COLECTIVOS - INVASIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, Sentencia 680813331001 - 2006 - 0115 - 00 del 24 de julio de 2015 // acuerdo 005 de 2016 (Juzgado administrativo de descongestión del circuito judicial de Barrancabermeja, Santander 24 de julio de 2015).
- Archila, M., Bolivar, I., Delgado, A., Garcia, M., Gonzalez, F., Madarriaga, P., . . . Vásquez, T. (2006). *Conflictos, poderes e identidades en el Magdalena Medio, 1990-2001*. Bogotá, Colombia: Colciencias Colombia.
- Barrancabermeja virtual. (2014). *Fotografías históricas. así era la Avenida del Ferrocarril de Barrancabermeja a comienzos de los años 50*. Barrancabermeja.
- bogota.gov.co. (julio de 2017). *Boletines de Ciudad*. Obtenido de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2017>
- Borja, J., & Muxi, Z. (2000). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Burbano, A. (2013). El espacio público como un ensamblaje de lugares producidos por discursos y prácticas. *Papeles de coyuntura No. 35. Universidad Piloto de Colombia*, ISSN: 1900 - 0324.
- Consejo municipal de Barrancabermeja. (2013). *Acuerdo No. 018 del 2013 (POT Barrancabermeja). Versión 02*. Barrancabermeja, Santander: Secretaría municipal y de planeación.

- Consejo municipal de Barrancabermeja. (2016). *Acuerdo N. 005 de 2016 (Mayo 25). Plan de desarrollo 2016 - 2019*. Barrancabermeja, Santander: Secretaría municipal.
- Cuevas, E., & Gómez, Y. (2014). En busca de la seguridad en el espacio público. Aproximaciones urbanas de Xalapa, México. *Papeles de Coyuntura*, 46 - 58.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. (julio de 2017). *Sistema estadístico nacional SEN y servicio al ciudadano*. Obtenido de <http://www.dane.gov.co/>
- Departamento de policía del Magdalena Medio - DEMAM. (julio de 2017). *Trámites, servicios e información*. Obtenido de <https://www.policia.gov.co/magdalena-medio>
- Fox, H. (2012). Memorias urbanas. Cotidianeidad, identidad y trascendencia en la ciudad. *Redalyc. Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*, 8 - 16.
- García - Domenech, S. (2015). Espacio público y comercio en la ciudad contemporánea. *Redalyc. Red de revistas científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*, 29 - 39.
- García, M. C. (2006). *Conflictos, poderes e identidades en el Magdalena medio. 1990 - 2001*. Bogotá, Colombia: Colciencias & cinep.
- Herrera, N. (2014). Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas. *Redalyc. Red de revistas científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*, 101 - 104.
- IDEAM - Instituto de hidrología, meteorología y estudios ambientales. (julio de 2017). *Pronósticos y alertas de movilidad y desarrollo civil*. Obtenido de <http://www.ideam.gov.co/>

- Instituto de inspección de tránsito y transporte de Barrancabermeja. (junio de 2017). *Plan de acción 2017. Gestión, metas e indicadores*. Obtenido de http://www.transitobarrancabermeja.gov.co/portal/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=73&Itemid=212
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. (2005). *Guía metodológica No. 5. Mecanismos de recuperación del espacio público // Serie espacio público*. . Bogotá, Cundinamarca: NUEVAS EDICIONES LTDA.
- Mora, J.C. (2011). Derecho Urbano. Bogotá: Edición Leyer
- Páramo, P. (2013). Comportamiento urbano responsable: las reglas de convivencia en el espacio público. *Revista latinoamericana de psicología*. ISSN: 0120 - 0534, Vol. 45. núm. 3.
- Páramo, P., & Burbano, A. (2012). Sociolugares: en el límite entre lo público y lo privado. *Avances en Psicología Latinoamericana/Bogotá (Colombia)/Vol. 30(2) // ISSN1794-4724- ISSN2145-4515*, 272 - 286.
- Páramo, P., & Burbano, A. (2014). Los usos y la aprobación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia. *Universidad católica de Colombia. Revista institucional*, Vol. 16. Núm. 1.
- Páramo, P., & Burbano, A. M. (2012). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. *Revista territorios. Asociación colombiana de investigadores urbano regionales // Ciudades y resiliencia: Riesgo, vulnerabilidad y adaptación en América Latina // ISSN: 0123-8418 - ISSN: 2215-7484*, 187 - 206.

Samper, M. (2002). *Una Colombia posible: historias de resistencia civil frente a la guerra*. Bogotá, Colombia: Grupo editorial Norma.

Stein, A., & Moser, C. (2015). *La planificación de activos para la adopción al cambio climático: lecciones de Cartagena, Colombia. Medio ambiente y Urbanización*, 83(1), 49-70.

Universidad Nacional de Colombia en convenio con la alcaldía, Ecopetrol y el Centro de estudios regionales. (2009). *El plan maestro de movilidad y lineamientos del plan vial para el municipio de Barrancabermeja, Santander*. Bogotá, Cundinamarca: Universidad Nacional de Colombia .

Villalobos, U. (2003). *Síntesis de Barrancabermeja. De la toca a Centro Petrolero*. Barrancabermeja, Santander: Pérez & Villalobos. ISBN: 958 - 96257 - 5 - 4.

Zapata, H., Cubides, A., Lopez, M., Pinzón, E., Filigrana, P., & Cassiani, C. (2011). Muestreo por conglomerados en encuestas poblacionales. *Revista de Salud Pública ISSN 0124-0064. Volumen 13, Número 1*, p. 141-151.

Anexos.

Anexo 1 Entrevistas.

Álvaro Randazzo.

Consultor de Findeter.

Sobre la Avenida del Ferrocarril:

¿Qué opinión a nivel general tiene?

Jorge, a nivel general creo es un espacio urbano que tiene muchísima importancia y significado para la ciudad, me parece que es un eje articulador de toda la demás ciudad, que es a través de el en donde se puede consolidar un modelo de ocupación nuevo para la ciudad, creo que este eje de la Avenida de Ferrocarril puede cumplir una función urbana muy importante, me parece que a partir de las... de repensar las normas en este tipo de espacios se pueden generar muchísimos activos ambientales, de infraestructura, pero sobre todo me parece que es un espacio que tiene unas oportunidades enormes para construir una pieza de la ciudad que le de imagen y reconocimiento a Barranca.

¿Qué opinión tiene de los usos que allí se dan?

Los usos... los usos, multifuncionalidad de los usos del suelo es importante, pero... me parece que más importante que la multifuncionalidad, es la lógica de crear alrededor del eje un espacio de conectividad y generar nuevo suelo para negocios inmobiliarios, yo creo que hay que repensar, no sólo el tema de los multiusos, que está bien que los haya, sino además los temas de la altura, y como esa altura, a través de la generación de esa altura se podrían desarrollar elementos de captura de valor para fortalecer el componente fiscal de la ciudad.

¿Qué opina de las formas en que se puede llegar desde diferentes puntos de la ciudad en diferentes medios de transporte?

Hay una gran oportunidad con esta Avenida del Ferrocarril en tanto es un eje transversal de la ciudad, pues... es un eje al que toda la ciudad tiene acceso, pero ¿Cuál es el problema? Digamos, ¿cómo se accede hasta este eje? No, es la situación estratégica del eje, sino la falta de infraestructura vehicular, digámoslo de alguna manera, vías locales, y vías de la ciudad urbana estén bien conectadas y bien adecuadas al eje, digamos, allí hay una gran apuesta para la ciudad, no solamente conectadas al eje, sino que traspasen al eje, ¿si me entiendes? De un lado al otro, y allí hay, habría una gran apuesta urbana para resolver temas complejos de conectividad, el eje per se ya es un gran activo que tiene la ciudad de espacio público, de bien de uso público mediante el cual se pueden resolver a través de diferentes sistemas de transporte ojalá movilidad pasiva el acceso a diferentes sitios de la ciudad, y ese mismo eje puede ir caracterizando el acceso a diferentes sitios de la ciudad; yo creo que pocas ciudades en Colombia tienen un, un eje urbano tan bien consolidado en el sentido de consolidación que arma la ciudad y entonces digamos es equidistante a diferentes sitios de la ciudad, esa es la gran oportunidad que tiene la ciudad.

¿Cómo es la movilidad de las personas en su interior?

En tanto no se ha hecho de un uso adecuado hoy en día, la movilidad al interior del mismo no es la mejor, no brinda las mejores condiciones de conectividad, no hay, digamos una obvia y de generación de espacio público, ni de adjetivos de ese espacio público que lo hagan un espacio urbano adecuado y sobre todo de buenas condiciones éticas y estéticas para estar allí o para comunicarse a través de él, pero lo que si hay es el eje conformado urbanísticamente y eso creo que representa un plus para cualquier proyecto urbano que se quiera generar en la ciudad.

¿Cómo son sus atributos?

A mí me parece que el gran atributo urbano del eje, de la Avenida del Ferrocarril es exactamente el que hoy no tiene, digamos, lo que hay es una gran oportunidad urbana para generar atributos sobre él, por ejemplo es el mejor espacio para resolver un eje ambiental y consolidar una estructura ecológica de la ciudad esa sería por ejemplo... hoy es la gran oportunidad de espacio público, de bien de uso público de la ciudad, lo que no tiene son los atributos que lo haga un espacio visitable, accesible, ni buen espacio público.

¿Cuál es la capacidad evocadora de los eventos trascendentes allí ocurridos?

Unos de los adjetivos más bonitos del espacio público, uno de los adjetivos mejores que tiene el espacio público, puede llegar a ser todos aquellos elementos de mobiliario urbano, ese mobiliario urbano no solo entendido como el mobiliario urbano que tiene un uso racional, el paradero, la caseta para los vendedores ambulantes, la iluminación, no; esos otros atributos que pueden llegar a tener el espacio público, como lo son los hechos culturales y artísticos que pueden haber en la ciudad, me parece que un eje como este puede llegar a ser también un espacio en donde se pueda llegar a consolidar un recorrido por un montón de elementos urbanos que sean arte, y de ahí nace el arte urbano, y creo que ese arte urbano pues se debe resolver de muy buena manera porque cumple dos funciones: crear una imagen para la ciudad, consolidar una imagen, definir una imagen, pero sobre todo, culturalmente unos temas muy importantes para la ciudad el arte urbano, y es construir ciudadanía y por eso me parece que una gran avenida, un gran eje urbano como este que tenga estos atributos de arte urbano, esculturas... el arte urbano son mil cosas, pues cumple muchas funciones, y además funciones sociales y económicas. Ahí hay una oportunidad para desarrollar.

¿Qué opina de sus monumentos?

La Avenida del Ferrocarril está ligada a la historia de la ciudad, el mismo hecho del ferrocarril es en definitiva quien define esa vocación industrial transformadora y productora que tiene la ciudad; recuperar, recuperar bien ese elemento significaría recuperar parte de la memoria y de los eventos que en la ciudad han pasado, porque al fin de cuentas es un elemento lineal, y en un elemento lineal se pueden identificar momentos en la historia ah... que están relacionados con el crecimiento de una sociedad para bien o para mal, me parece que poner en valor esos acontecimientos a través de la recuperación de este eje de esta gran avenida sería de la mayor importancia para la ciudad.

¿Qué tal son sus espacios de encuentro?

No creo que tenga buenos espacio, en realidad no creo que los espacios, el espacio público generado o la arquitectura hoy que existe alrededor de este eje sea una arquitectura... si bien hay unos elementos que pueden servir de claves o de llaves de desarrollo, a mí no me parece que haya calidad, digamos, la calidad tiene otras características, la calidad de ese espacio urbano es, se resuelve en principio por una apuesta ética y estética de todos los elementos públicos y privado que lo constituyen; por ejemplo hoy el espacio público alrededor de ese eje no es el mejor, pero sigo pensando que hay una gran posibilidad de desarrollo de eso con ética y estética que puede poner en valor, por ejemplo, patrimonio de la ciudad, y creo que eso sería fundamental, pero no creo que hoy, para los ciudadanos evoque mucho.

¿Se evidencian normas comunes de comportamiento?

No... no conozco muy bien cuales sean las... cual sea el comportamiento social alrededor de este eje. No, no tengo una referencia muy clara, pero en tanto haya un desconocimiento, un olvido, un... llamémosla una... un atraso a su lógica consolidación durante el tiempo, no me parece que las condiciones objetivas de ese eje, ha... calidad y su accesibilidad hoy sean las mejores, y en tanto no sean las mejores, no creo que las normas alrededor de urbanismo, o las normas que tienen que ver con la cultura ciudadana sean las mejores; al contrario, creo que cuando un espacio público está degradado, pues el cumplimiento de la norma urbana, el cumplimiento de la norma social, el acatamiento a diferentes lógicas de ocupación adecuado de ese espacio público no es el mejor.

Gracias.

Arsenio Jaraba Garay.

93 años.

Buenos días.

Sobre la Avenida del Ferrocarril:

¿Cómo era la vivencia sobre el eje del ferrocarril, en el lugar donde hoy funciona la Avenida del Ferrocarril?

Le puedo decir bastantico de ese cuento, yo trabajaba en el Centro, yo empecé trabajando en el centro y cuando eso del ferrocarril vivía en el Centro, y nosotros los trabajadores del Centro veníamos en el ferrocarril y nos íbamos pal centro en el ferrocarril, porque no había carretera para irnos allá en otro carro, de manera que nosotros veníamos los fin de semana, más que todo los días de pago para aquellas cositas que sabemos, venia uno acá, y, y procuraba uno irse para el centro

el domingo porque si se quedaba, perdía el puesto allá, no tenía en que irse, tenía que irse en el tren, y usted el domingo tenía que coger el tren por la tarde a las cinco, si no se quedaba, y si se quedaba, usted perdía el puesto, de manera que esa calle que estaba ahí eran puras cantinas.

¿Al lado del eje de la carrilera?

Así es, ¿el eje llamamos ahí?

La carrilera. La carrilera estaba en el centro de la calle, y aquí la parte de acá pa allá viniendo de la parte derecha, puras cantinas, bastantes cantinas.

¿Y estaban en el mismo lado que están las viviendas y los edificios hoy en día?

En el mismo lado, y más que todo las cantinas estaban que acá pa allá, viniendo a mano derecha, a mano izquierda no había cantinas, eran puras casitas, pero también había seguramente, lo que pasa es que uno frecuentaba, como que frecuentaba más las de este lado; estaban American Bar, tango Bar, estaban un poco de cantinas y uno llegaba, uno venía del centro soltero a visitar esa gente, ¿sí? Ah también le puedo contar que el tren era muy sabroso, cuando llegaba uno y se iba el tren iba despacio a veces, iba despacio, pero si lo manejaba un viejito que se llamaba de apellido Villegas, hombre malo en el mundo, repelente. Pero a veces que se le daba salir en el tren. El tren iba; pa, pa, pa, despacio; entonces había veces de que uno todavía tomando con las viejitas y se quedaba, y no alcanzaba ya el tren, a las ficheras que le llamaban, entonces cogía uno el tren ahí, y Villegas había veces que uno le decía, y uno más bien borrachón cogía el tren ahí. Pero había gente que lo cogía ligero y el tren lo mataba; ahí hubo gente muerta, y también había mujeres que estaban borrachas cuando uno se iba, entonces quedaban todas enguayabadas y estaban tocando piezas y vainas allí, porque habían unos traganiques y ellas ponían la pieza que a ellas les gustaba, decirle a uno, antes de uno irse; entonces se llegaban las cuatro y media; no yo me voy en el tren

y ellas no querían que uno se fuera, entonces quedaban tocando la vaina; cuando el tren pasaba se les tiraban ellas al tren, algunas también y es verdad, yo vi eso, y se mataban, borrachas, entonces la ida al centro era por el tren y eso era muy bonito

¿Cómo fueron sus inicios cómo avenida?

Le cuento que yo no podría decirle quien empezó a hacer eso, lo que sí me acuerdo fue que cuando vi fue la avenida y no estaba el tren, yo no me acuerdo cuando se acabó el tren, pero si lo manejaba yo; no lo manejaba yo, pero sí lo usaba.

¿Entonces no tiene recuerdo cuando empezó la avenida?

Cuando se vio fue que ya el tren no venía y ya fueron quitando las cantinas, y la gente viviendo allí. Ahora todavía hay tienditas allí, pero no son cantinas.

¿Cómo se vivía en sus inicios, en los 70,80 y 90?

70, 80, 90, en la Avenida del Ferrocarril yo más o menos le puedo contar algo, viviendo yo en el Centro, pero después yo me vine del Centro en el año cuarenta y... yo me vine del centro a fines del año 48, ya había pasado el 9 de abril en el Centro.

¿Usted no tiene presente la época de los paros?

De los paros yo puedo contar na, yo no me acuerdo nada de los paros.

¿Cuáles son los eventos más trascendentes que allí ocurrieron?

Bueno pues yo la veo hoy que pasó por ahí manejando, antes que manejaba, me acuerdo de que lo que eso eran cantinas; pero hoy estoy contento con la Avenida del Ferrocarril, inclusive estoy diciendo, yo me lo estoy diciendo yo mismo ¿Por qué no la ponen mejor?

¿En qué sentido?

Bueno de que las calles estén pavimentadas bien y todo y hallan los buses que pasen por ahí, que hayan más buses, y bueno, buen transporte, que haya más organización en barranca.

¿La avenida los evoca?

¿Qué opina de sus monumentos?

Casi a todos yo he, menos de los que están allí en la Avenida del Ferrocarril, de que lo que veníamos por ahí ahorita, un poco de matachos de animales, esos los hizo fue Elkin. El a mí no me llamó a nada de esa cosa, pero lo demás, lo que son los parquecitos, si yo cooperé con ellos, cooperé armando algo, ayudando.

¿Qué opinión a nivel general tiene hoy?

De que haya una avenida mejor, que nunca se le cambie el nombre, eso sí, pero que sí la pongan bien bonita, una avenida, merece mejoría a como está.

¿Con qué periodicidad va?

No, yo paso nada más por allí.

¿No va a ningún lado?

En la avenida hay veces que voy a medico este, en la clínica, este tipo en la clínica, ¿Cómo es que se llama?

La San Nicolás.

San Nicolás, ese tipo San Nicolás, el papá de él era amigo mío

¿Va y habla con él?

No, yo hablo ahora con el médico que era hijo de él, el viejo ya no está por ahí. Voy a la Avenida del Ferrocarril cuando voy a la clínica esa.

¿A qué va?

¿Qué opina de las funciones de las edificaciones que allí se dan?

No, que todavía no hay uno bien bonito, debe haber edificios mejores, como una gran ciudad.

¿Y de las funciones que se dan, por ejemplo, vivienda, comercio?

Comercio yo conozco poco ahí en la Avenida del Ferrocarril, debería haber más comercio, lo que sí es que hay restaurantes, pero como acostumbran aquí en barranca, todo debía de ser mejor, ya barranca se merece que se haga, sea pensando en mejoría. (7:53)

Yo le hago una pregunta a usted: ¿usted conoció al doctor Franco, a Remberto?

No, no lo conocí.

Yo sí lo conocí bastante, las cosas que hay aquí, modestia aparte, las casas que hay aquí, fueron hechas por el doctor Franco. Fue muy amigo mío.

¿Usted conoce donde yo vivo?

No señor.

Bueno esa me la hizo el doctor Franco.

¿Qué opina de la forma en que se puede llegar desde diferentes puntos de la ciudad en diferentes medios de comunicación?

¿Cómo percibe la movilidad, de las personas en su interior?

Yo creo que como está el trazado eso está bien, hay pares y tal.

¿Para las personas, las que van a pie, qué tal?

Pues ya empecé a ver de qué hay prudencia, el tipo que viene en el carro espera que pase el que va a pie, y el que va de a pie también espera que, mira los semáforos. Ya hay más prudencia que antes. Entonces yo, le repito, aconsejaría que todo fuera mejor que como estamos.

¿Cómo es su mobiliario urbano?

¿Qué tal son los espacios de encuentro?

Casi que no le puedo decir nada porque no acostumbro a eso, yo no frecuento por allá, lo que si es que... faltan parques en barranca, y mejores, que bueno encontrarme con un arquitecto para decirle esas cosas para que lleve en cuenta, que cuando haga algo sea mejor, más bonito.

¿Se evidencian normas comunes de comportamiento?

La verdad es que casi no le podría decir el comportamiento de la gente, porque yo paso en carro y no más que paso

¿Se respetan las normas de tránsito y urbanismo?

Este, yo las veo bien, lo que, si es que acosan mucho, lo que si es que a veces me da la impresión de que acosan mucho, no me acosa a mí, sino que acosan mucho al pueblo y mucho soldado junto, unidos, si hay un grupo de soldados, haciendo, me parece que yo mismo me digo, ¿haciendo qué?, hay tanta gente; entonces quisiera que hubiera más prudencia. (minuto 10:16)

Gracias.

Fernando Acuña Rodríguez.

68 años

Sobre la Avenida del Ferrocarril:

Nací en el barrio los campamentos cuyo límite era la línea del ferrocarril.

¿Cómo era la vivencia sobre el eje del ferrocarril, en el lugar donde hoy funciona la Avenida del Ferrocarril?

Es muy largo el tramo de la línea del ferrocarril, entonces, siendo yo niño, yo me crié en el barrio los campamentos, ahí le puedo hablar de ese límite de contexto geográfico y después ya en mi vida de joven le puedo hablar sobre la Avenida del Ferrocarril, propiamente ya, Avenida del Ferrocarril, que es cuando comenzó a llamarse de esta manera, ¿ya?, hoy se llama avenida los fundadores porque los honorables concejales de Barrancabermeja se les ocurrió ponerle ese nombre, y no han podido sustentar, ¿fundadores de qué? Porque barranca no fue fundada, ni constituida ni nada, barranca fue decretado vida municipal en un acto de la asamblea del departamento, entonces ahí tenemos un problema porque la gente la sigue reconociendo como Avenida del Ferrocarril.

El barrio los campamentos tenía un diseño como de un gueto, tenía un entorno como una malla que cubría la totalidad del barrio, eh, y en algunas partes del barrio habían unos portillos que usaban unas pequeñas puertas por donde la gente entraba y salía de ese territorio, la línea del tren cruzaba de occidente a oriente el barrio quedaba en el área entre lo que hoy es la estación de Copetran, el terminal de Copetran hasta la Avenida del Ferrocarril, de Copetran hasta donde está

Telecom, y de Telecom donde está la sede de la USO; la sede de la Uso conserva arquitectónicamente el diseño de ese momento histórico, y aún conserva la malla, eh, así era antes con la malla, ¿verdad? Entonces la avenida dividía el barrio nuestro porque después de la línea del tren había, del lado donde queda la Uso hoy, había un grupo de casas de ese lado que las llamábamos tanque ochenta y cinco porque ahí quedaba el tanque del agua que cubría todo este barrio, y el tanque tenía una identificación con el número ochenta y cinco, entonces así lo denominamos y así se quedó. Entonces ese entorno, donde yo me crié era nuestro barrio y veíamos pasar el tren, veíamos pasar el tren, que ya no tanto era para los trabajadores, ya no era para los trabajadores casi, si era más bien para mover la carga de la empresa, los equipos y esas cosas así, y ya personal civil usaba el tren, o sea, ya habían buses para ir al centro, había que sacar un permiso especial para que los dejaran entrar al centro, eh, pero, pero, ya poco la gente, los trabajadores como tal usaban poco el tren, porque ya la empresa había hecho las casa en el centro para que la gente viviera allá en el centro formalmente y ya no eran tan solteros como en el inicio, digamos, que la gente vivía en campamentos y venía a pasar los fines de semana en Barrancabermeja, no, ya la gente vivía ya formalmente en el centro, con su familia, fueron constituyendo familia; luego barranca fue creciendo, y al lado y lado, pues, estaba la línea de tren, no hablemos de Avenida del Ferrocarril, la línea del tren, entonces a lado y lado de la línea del tren habían carreteras, y después de esa carretera, ya venía el andén y venía una hilera de casas, digamos, ¿ya? Es decir, las casas quedaban bastante retiradas de lo que era la línea del tren (min 4:48) por lado y lado, barranca se fue poblando, casas, digamos normales, sin ningún diseño especial, ni nada, simplemente el pueblo fue creciendo, el pueblo fue creciendo, ¿verdad?; no había ninguna connotación especial por vivir ahí, simplemente la línea del tren obligaba a que hubiese vía por lado y lado, entonces eso obligaba como a un desarrollo en eso, porque la otra calle importante aquí en Barrancabermeja era la

novena, porque el cementerio que quedaba en siete leguas, que así le decían a eso, siete leguas, eran exactamente tres kilómetros, o dos punto cinco kilómetros entre la orilla del río y el cementerio, o sea; por esa distancia le pusieron siete leguas, y así la gente lo denominaba, era un gran lote que con el tiempo tuvo un encerramiento, ¿ya?, porque el cementerio originalmente quedaba donde hoy es el sagrado corazón de Jesús, frente a la alcaldía, entonces de ahí lo mudaron para allá, que era realmente lejos, lejos, eso era muy lejos, digamos que era como fuera del pueblo, y con el tiempo quedó en el corazón del pueblo y tocó también volverlo a reubicar.

Cuando ya el tren dejó de funcionar, no precisó la fecha, pero pienso que fue a finales de la década de los cincuenta, eh, quedó, esa gran área ahí que atravesaba la ciudad, esa gran área libre que atravesaba la ciudad, y se levantaron los polines y poco a poco, poco a poco fue usándose, ehh, el sector más adyacente donde estaban los polines. Estaba la línea del tren, había un área de seguridad y después venía la carretera que pasaba por cerca de las casas que se fueron construyendo a lo largo de la línea del tren, del ferrocarril, ehh, cuando ya no hay más línea del ferrocarril queda un área muy grande, podríamos decir que eso pasaba por donde hoy es el separador de la avenida, ¿ya?, en esos momentos no se hablaba de avenida, no se tenía ese concepto de avenida, simplemente era la línea del ferrocarril simplemente. Cuando ya hay como un diseño urbanístico de esa vía es que se le comienza a dar la connotación de avenida, eh, hubo, hubo unos datos curiosos que quiero comentar, los que diseñaron la avenida, eh, bloquearon los pasos, bloquearon los pasos, es decir, esa avenida tiene unos cruces en la carrera trece, en la carrera diecisiete, en la diecinueve, en la veinte y después en la veinticuatro, después en la veintiocho, ¿ya?, después en la treinta; pero nosotros aquí estábamos acostumbrado culturalmente que en todas las esquinas podíamos cruzar, entonces fue un impacto, fue un impacto, porque un ejemplo, había una carrera que es la carrera quince, que es la salida de pueblo nuevo hacia el resto de la ciudad, que era una

vía, podríamos decir hoy que era una arteria antes, esa vía, ¿ya?, ahí no hubo cruce, ahí no hubo cruce, los vecinos del lugar rompieron el separador pa poder girar por allí, y se alegaba que es que había quedado mal diseñada la vía; la llamaron la rompida, y la llamaron la rompida porque uno de los promotores de romper esa vía allí fue el señor Andrés Jaime Cortez que era dueño de una empresa de transporte fluvial, de chalupas y cerquita de barranca el río había roto un sector allá que llamaban la rompida, todavía de denomina así, en el río eso, la rompida, entonces le pusieron el mismo nombre a ese roto que hicieron aquí en la avenida; después la administración volvió a cerrar, volvió a cerrar el separador obligando entonces a la gente que había que voltear por donde se tenía que voltear, no por donde uno quisiera, ¿ya?, y poco a poco fuimos aceptando que sí, que hay que caminar dos cuadras más para poder voltear, ¿ya? Y hace los giros donde se tenga que hacer porque así es el diseño que esa avenida tiene.

En la huelga del año setenta y siete el ejército hizo unas prácticas donde terminaban de cerrar los cruces de la Avenida del Ferrocarril y separó la ciudad en dos, los que vivían al norte de la Avenida del Ferrocarril y los que vivían al sur de la Avenida del Ferrocarril, eh, nosotros consideramos que ese ejercicio era para poder controlar a los dirigentes de la huelga, porque tenían un medio de comunicación que se llamaba diario el paro y ellos no sabían dónde estaba la imprenta y querían como ubicarla para detener eso, la información que cotidianamente se daba en la huelga, porque ese era el medio en que se cohesionaba e informaba a todos los trabajadores que estaban en la huelga, y además que a la población también, afortunadamente, a pesar de esas tácticas militares de dividir la ciudad en dos y no dejaban pasar a un ciudadano de un lado a otro no dieron en donde estaba el centro de reproducción del diario del paro; ahí los ciudadanos nos dimos cuenta que probablemente el diseño vial que tiene el separador estaba dado con un concepto de diseño

vial y no de una estrategia militar para el control de la población en un momento determinado, ¿verdad?, pero se prestaba pa todo, se prestaba pa todo.

¿Cómo se vivía en sus inicios, en los 70,80 y 90?

Bueno, una vez en la década del setenta la avenida es pavimentada y tiene el diseño que tiene hoy que nosotros pudimos apreciar la belleza y la magnitud que tiene esta vía, comenzamos a darle un uso a eso, son cinco carriles por cada lado, eso es una cosa hermosa, eh, sobrada para esta ciudad en estos momentos, muy sobrada, no teníamos tanto flujo vehicular como pa tener esa necesidad de tantos carriles, ¿verdad?, si no que por el desarrollo mismo de la ciudad, eh, eh, se dio esa circunstancia, ¿ya?, he, barranca entonces comenzó a que los desfiles que se hacía en la ciudad se preferían que se hicieran por ahí, había mucha más comodidad para el desfile y para que la gente fuera a contemplar el desfile y todo ese tipo de cosas, las comparsas, todas las festividades que hicieran en barranca entonces comenzaron a desfilar por la Avenida del Ferrocarril, que se sigue llamando avenida de Ferrocarril como homenaje a que por ahí hubo un ferrocarril, si bien es cierto no tenía nada que ver con los ferrocarriles nacionales, era un ferrocarril de aquí, nuestro que giraba entre barranca y el corregimiento el centro que es donde estaba la explotación petrolera, eh, y barranca ya, ya incorporó a su bagaje cultura que es sobre esa avenida donde se hacen todas las movilizaciones, los desfiles, las carrozas, e incluso se estaba usando para hacer los conciertos como la zona que puede albergar un número considerable de gente, o sea, de grandes concentraciones de población.

¿Cuáles son los eventos más trascendentes que allí ocurrieron?

Bueno, todos los desfiles que se hagan aquí, militares o cívicos o de festividades de fiestas del petróleo y todo, sucede por la Avenida del Ferrocarril, igual usted ve un veinte de julio con un

desfile cívico militar, un siete de agosto con un desfile militar o unas festividades del petróleo que se hacen en agosto usted la va a ver por la Avenida del Ferrocarril, ¿verdad?, eh, ya no hay movilizaciones por otras vías se hacen es por la Avenida del Ferrocarril, porque facilita, facilita, las marchas muy cómodas que se hagan las marchas por ahí, por la Avenida del Ferrocarril; en los paros cívicos las mayores confrontaciones entre la población civil y el aparato militar y de represión del estado se hicieron en la Avenida del Ferrocarril, ¿ya?, bueno yo pienso que es un buen escenario para hacer unas pequeñas batallas que hacia la población civil con las tropas, y, como le digo todo se hace sobre el eje de la Avenida del Ferrocarril, los conciertos que se han hecho en Barranca, públicos y de libre participación se han hecho sobre la Avenida del Ferrocarril, además que en el año ochenta y ocho se construyó el parque Camilo Torres Restrepo, como, ese parque tiene un concepto de plaza parque, ¿ya? Y que permitía hacer concentraciones fundamentalmente de tipo político, pero también ha servido para hacer eventos culturales, entonces se toma la plazuela de este parque Camilo Torres y se integra a los, a los carriles de la avenida que están adyacentes a este parque y permiten una gran área de concentración porque Barrancabermeja adolece de áreas de concentración, ¿verdad?, esa plazuela ligada a los carriles de la avenida ha jugado un papel muy importante porque se puede integrar ahí muy fácilmente.

¿La avenida los evoca?

Bueno, como evocarlos no, lo que sí le puedo decir con seguridad es que en la mente de todo líder tanto social como cultural, el eje de la Avenida del Ferrocarril es inevitablemente el que él tendría en mente para usar si quiere hacer alguna práctica de expresión cultural, pública, grande, ya, entonces, porque las demás calles de la ciudad, por el crecimiento de la ciudad se quedaron muy, muy limitadas solamente al flujo vehicular y eso ya en algunas partes ya hay como el trancón, ¿verdad?, y la avenida es la que permite una mayor movilidad, y es la que permite que en

un momento dado puedan, puedan facilitarle por permiso y todas las cosas pa que usted haga los desfiles y marchas y cosas, entonces porque tenemos cinco carriles, por, por cada lado, y entonces es facilita pues, por ahí se den las cosas.

¿Qué opina de sus monumentos?

Bueno, eh, el concepto de avenida es un concepto que surge porque cuando pavimentaron eso había que ponerle ese nombre, por, por, las dimensiones vial que tiene eso, pero no tiene un diseño que sumar lo vial con lo arquitectónico, no tiene eso ¿verdad?, hay, hubo una ausencia de eso, y tanto es la ausencia que ni siquiera hay una arborización unificada, ¿ya?, cada vecino sembró el árbol que quiso sembrar, hay vecinos que querían hacer era jardín, cuando eso el moncoro estaba de moda, entonces sembraron moncoro y hay una que otra ceiba y palos de otras cosas, ¿si me entiende?. Con el tiempo en el año noventa y dos, creo, noventa y dos, noventa y tres el alcalde de ese entonces que fue el doctor Elkin Bueno Altahona contrató que se hiciera una representación de la fauna que hubo aquí en barranca en mucho tiempo, ¿ya? Entonces se hicieron, unas... unas... imágenes yo, no sé, no quisiera llamarlos estatuas, ¿no? De animales, entonces ahí encuentra usted chigüiro, o sea los ponches, eh... los, los, la danta, si, los caimanes, las babillas, la garza, la tortura, hay tigres venados, ¿ya?, si, las garzas también, las iguanas, como para que recordáramos que aquí en esta zona hubo esos tipos de fauna, ¿ya? Hay venados también, ¿ya? Y se le hizo un diseño ahí, que ornamentara el separador de la avenida porque era un separador relativamente grande que se podía jugar con él para embellecer la ciudad, ¿verdad? eh... después, hubo otro alcalde, hubo otro alcalde que decidió en ese eje de la Avenida del Ferrocarril, en ese separador, hubiese algo que hablara del Ferrocarril y, hizo instalar también ahí como un monumento más, unos... un riel con una ruedas allí para que hubiera por los menos un elemento que evocara el tren, porque, porque nada en esa avenida decía que por ahí pasaba un tren, ¿si me entiende? Entonces él hace hacer eso,

eh, porque por lo menos, si alguien que no solamente vea los animales y ve la otra cosa, alguna cosa se podía buscar el nombre del porqué de la avenida; ahora, el concejo municipal de Barrancabermeja en una ocasión decidió que la avenida se llamara los fundadores, pero la gente lo sigue llamando Avenida del Ferrocarril.

¿Con qué periodicidad va?

Todos los días, es mi sitio de tránsito.

¿A qué va, o solo es de tránsito?

Yo debo de usar esa avenida por lo menos dos veces al día, ¿ya? Es mi, mi... es como parte de mi entorno, digamos, entonces eh... pero a veces la tránsito del occidente hacia el oriente porque es mucho más cómodo para caminarla, eh... el paisaje que te ofrece es más placentero para caminar, entonces por lo menos yo así la disfruto.

¿Y de las funciones que se dan, por ejemplo, vivienda, comercio?

Bueno, originalmente eran casas de familia que en la medida que la población fue creciendo, como ya había un eje vial a lado y lado de la línea del tren, entonces se fueron formando casa en ese eje vial, pero hoy por hoy dado la importancia de ese eje vial para la ciudad esas casas se han transformado algunos en edificios que permiten contemplar los desfiles que por ahí transitan, ¿ya? Y entonces, y también hay un sector que hace como de zona rosa que en la vieja Barrancabermeja en una época por ahí fue la zona de tolerancia también, ¿verdad? Hubo un alcalde militar que por decreto trasladó la zona de tolerancia para otro lugar de la ciudad, entonces eso fue transformándose de a poco ¿verdad? Ahora con una vida más moderna han surgido las edificaciones que embellecen el sector, juegan, juegan con el sector por decirlo así, pero también

permiten a los pobladores de sus edificios disfrutar de los eventos que hay en el sector sin tener que salir de sus casas, lógicamente.

¿Qué opina de la forma en que se puede llegar desde diferentes puntos de la ciudad en diferentes medios de comunicación?

Bueno, eh, la Avenida del Ferrocarril transita de occidente a oriente de la ciudad es una columna vertebral vial de la ciudad, y recibe por espina todas las vías de la ciudad, y como tenemos un diseño generado por el desarrollo irregular de la ciudad, eh... hace... se obliga, mejor dicho, eh, que pa usted ir del oriente de la ciudad hacia el centro de la ciudad, o sea hacia el centro y sector comercial es más cómodo inevitablemente transitar por la Avenida del Ferrocarril. Entonces usted puede estar en el norte, puede estar en el sur, usted sale, al, al, a esa columna vertebral que es la Avenida del Ferrocarril y de ahí se moviliza usted para el sector que necesita de la ciudad, eh... eso no fue fríamente calculado en el diseño de la ciudad si no que ha venido resultando por el desarrollo irregular que ha tenido Barrancabermeja

¿Cómo es la movilidad, de las personas en su interior?

Bueno, eh... las personas, si es la que andan a pie la avenida es relativamente peligrosa porque el vehículo procura tener velocidad porque el diseño vial se lo permite moverse en mejores condiciones y entonces pal ciudadano esa avenida no tiene puentes peatonales, no tiene nada de eso, hay que pasarla por sobre la carretera, caminando, ¿verdad?, entonces... si usted no tiene la cultura de ir al semáforo usted corre mucho riesgo, y nosotros venimos de la cultura de atravesarnos las carreteras por cualquier parte, y ya; a pesar de que ya hay cebras, enseñanzas cívicas, de que tiene que ser por la cebra y que no de papaya, que lo van a atropellar y ese tipo de cosas, aún el ciudadano persiste en cruzar la avenida por cualquier sector, porque además la

Barrancabermeja es una ciudad que está de enclave en el Magdalena Medio y tenemos mucha inmigración de la gente del entorno nuestro municipal, y... esa gente no tiene la cultura de vivir en una ciudad y siempre ve ciudadanos cruzándose la avenida por cualquier parte; y entonces, pero es riesgosa pal hombre de a pie la avenida.

¿Cómo es su mobiliario urbano?

Bueno, eh... vial de la avenida fue hace muchísimos años, quizás en ese momento histórico eso era moderno, pero hoy resulta como deficiente, solamente usted puede transitar saliéndose de los ejes centrales saliéndose a la derecha o hacia la izquierda, no más, no tiene, no tienen zonas de retorno ni nada de ese tipo de cosas, ¿verdad?, eh...no se concibió así, estamos hablando de la época de los setentas, estamos hablando de hace cincuenta años, entonces una mirada técnica de hoy podría cuestionar el diseño que esa avenida tiene, pero... pero... en ese devenir histórico la avenida ha jugado un papel histórico en Barrancabermeja, de pronto hoy habría que hacer algunos ajustes, han surgido algunas ideas, muchas, muchas ideas, de hacer un desdoblamiento en la veintiocho, ¿ya?, de continuarla hasta pozo siete, que es por donde iba la línea del tren acá en barranca, ¿verdad?, con los costos que sea, eso podría desembotellar mucho la ciudad porque estando en pozo siete, ya la puede conectar con la vía Yuma que quedaría cerquita, eh... y cruzaría realmente toda la ciudad de occidente a oriente y en el pozo siete podría, entonces sí, con un intercambiando conectarla con una vía arteria, que está por la comuna siete, que cruza allá la comuna siete de sur a norte y desembotellaría mucho la ciudad. Hoy en el cruce de la carrera veintiocho con la avenida del Ferrocarril genera un trancón ahí... muy importante, o sea ya se siente, ya se siente eso, y también en la carrera treinta, en la carrera treinta, porque es pa definir si usted se va pa la treinta y seis que es otra avenida si va para el nororiente de la ciudad, o sea que allí hay un cuello de botella

grande ahí en eso, ya hay unos diseños viales pa ese sector pueda ser que en un futuro cercano la administración asuma, asuma con el empeño real en la construcción de esto

¿Qué tal son los espacios de encuentro?

Bueno en eso si juega un papel importante la avenida porque, por su amplitud de área ha facilitado que algunos negocios jueguen como zona rosa y eso convoca mucha gente, eh... haber definido ahí la plazoleta del parque Camilo, eso hace que la gente se concentre con cualquier evento por más simple que sea, ya se concentra ahí en la zona central de la ciudad, todo ese eje de la Avenida del Ferrocarril son centrales en la ciudad, es de fácil acceso desde cualquier parte, ¿verdad? y además por la amplitud de los carriles que tiene, facilita que haya concentración de gentes en estos sectores ¿verdad?, eh... ya le decía anteriormente, cualquier tipo de evento, cualquier tipo de líder que esté pensando hacer un evento de masa, sea su eje político o cultural inevitablemente tiene en mente la Avenida del Ferrocarril.

¿Se evidencian normas comunes de comportamiento?

Si, pienso que sí, porque hubo una época en que la gente se estrellaba con el separador, eh... de los carriles centrales con los carriles lateral, ¿ya?, sobre la carrera veintidós, más o menos, eh... el separador de los carriles centrales a los carriles laterales siempre tiene como sesenta centímetros de alto, ahí hubo accidentes de motos que les cortaron las piernas a los motociclistas al arrimarse a ese separador de cemento le cortaban las piernas, desafortunadamente es una de las formas de uno ir aprendiendo, ¿no?, esa pequeña coacción del accidente, hace que los demás reflexionen, ¿verdad?, eh... el exceso de velocidad que se usaba anteriormente sobre ese eje de la avenida también generó accidente hasta que la gente fue aprendiendo a comportarse en mejores condiciones, ¿no?, y la avenida no es totalmente recta, eh... tiene una ligera curva sobre la carrera

veinticuatro, veintidós; la veinticuatro no, la veintidós más o menos que tiene una pequeña curva y hay veces la gente pretendía pasarse derecho, entonces eso obligó a que la gente advirtiera había que conducir un poco con menos velocidad, y eso, ya poco se ve este tipo de accidente, pero originalmente si existían.

¿Se respetan las normas de tránsito y urbanísticas?

Eh... Pues la gente siempre procura ser más libre en su... en su... en su movilidad, entonces si hay chance se brincan el cumplimiento de la norma, eh... esa es la coerción de la multa, el parte y la cosa, la que obliga a la gente a comportarse de otra manera, ¿verdad?, pero ya... ya... ya aceptamos que existen los semáforos, ya aceptamos todo ese tipo de cosas, ya la gente hace sus pares, ya la gente ya... ya... ya, ya entramos pues en esa onda, de que sí hay semáforos y que hay que cumplir eso; pero, pero, eh... como hay mucha moto en Barrancabermeja y por decirlo así, pocas escuelas de motociclistas, ya, eh... la gente que anda en moto, aprende es en la práctica y la fogosidad que genera este vehículo hace que la gente esté más propensa a que es la velocidad que da una sensación de libertad y eso implica que hay que volarse todas las normas posibles, ¿ya?, eh... afortunadamente en este sector de la ciudad hay más controles, hay más... hay más... semáforos, hay más cosas, y hay otra gente que vive en este sector que ya es respetuoso de todas las normas y de alguna manera ayuda a corregir al otro que está brincandose la norma, ¿verdad?, eh, para evitar tanta accidentalidad, eh... pienso que el pot de la ciudad debería reglamenta un tipo de vivienda para este eje vial, o sea que cual serían las características de una... las mínimas que podría tener una... un edificio, hablemos de vivienda, cualquier edificación en este eje pa que permita como embellecer la ciudad, proponerse, proponerse, fríamente calculado unas normas mínimas para embellecer la ciudad y que este eje vial, este eje vial, sería una magnífica oportunidad para lograrlo.

Gracias.

Vladimir Caballero Roper.

Sobre la Avenida del Ferrocarril:

¿Qué opinión a nivel general tiene?

Eh... Haber, en forma general creo que la avenida ha venido cumpliendo un papel importante en el desarrollo de la parte vial en Barrancabermeja.

¿Qué tan a menudo va?

Bueno, el... Digamos el uso que yo tengo con la avenida es estrictamente del paso de mi residencia hacia el Sena. No es amigable para mí como persona en situación de discapacidad pasarla porque no hay comunicación de facilidad de acceso, entonces me toca recurrir a los extremos, o sea prácticamente llegar a un extremo de manzana para poder cruzar.

¿Principalmente que actividades desarrolla?

De paso.

¿Qué tal es la experiencia?

Bueno... Una de las sensaciones que he encontrado, pues como le he contado, soy una persona en condición de discapacidad, me desplazo en mi silla de ruedas. Eh... Normalmente, generalmente siempre he encontrado la avenida sucia, piedra, polvo, vidrios, y eso para mí significa un daño en la silla. Eh, la segunda es la facilidad de poder hacer un cambio de carril, para mí es imposible porque no tengo la capacidad de acceso.

¿Qué opina de las actividades que se pueden desarrollar?

Haber, puntualmente la avenida se puede aprovechar para eventos culturales, y yo he asistido a esos eventos culturales, por ejemplo, cuando cierran la avenida para hacer una ciclorruta, una ciclo vía o un evento de algún cantante, o si un evento que genere agrupación de personas, y yo he asistido, me ha parecido muy bueno.

¿De qué formas accede desde su sitio de ubicación?

Yo acceso a la avenida por mediante una silla de ruedas, soy una persona en condición de discapacidad.

¿Cómo se moviliza en su interior?

Pues... Normalmente, normalmente lo que hago es ubicarme hacia un costado porque, pues... es una avenida, es una, es un, es un... es una vía de rápido movimiento vehicular. Eh... y toca, los semáforos como tal son muy largos las distancias por ser el concepto de avenida, entonces por lo tanto para uno moverse es un poco complicado.

¿Qué opina de su mobiliario urbano?

No... Pésimo, malo, no hay forma de que por ejemplo en mi condición de discapacidad yo pueda por así decirlo, parquearme hacia un costado de la avenida porque no hay espacio.

¿Sabe usted porque su nombre?

Sí, porque antiguamente por aquí pasaba el ferrocarril.

¿Qué eventos trascendentes han sucedido?

Eventos trascendentales... Bueno por acá cerca pasaba el aeropuerto... Lastimosamente los paros de la época de la violencia, era el, digamos el escenario más propicio para que se desarrollara eso, también ha habido eventos de tipo cultural por parte de la alcaldía municipal muy buenos, se han cerrado la; lastimosamente no volvieron a hacerlo, se han cerrado las avenidas, la avenida para hacer esos eventos y se ha compartido y toda la gente asistía a esos eventos.

Descríbalos

Eh... Por ejemplo, las cabalgatas normalmente siempre se hacen por la avenida, eh... los recorridos de los reinados de belleza que han sucedido, también ha sido evento, también la avenida ha sido como... como el recorrido normal de... lastimosamente, las personas que se nos van, entonces es el recorrido fúnebre de las personas que se han ido, las marchas, eh... Los eventos culturales que se han desarrollado, los paros, también exactamente; No, no... Son muy organizados, o sea, ha sido muy organizado también, ha habido cooperación de parte de la policía, de la tránsito, entonces generalmente eh... hoy día se han hecho, digamos, en orden.

¿Y en la época de la violencia, qué tal?

Terrible, terrible, en la época de la violencia, esto era un campo, un campo de batalla.

¿Qué opina de monumentos?

Haber, pienso que los monumentos sí, tienen un significado, pero... pero han quedado ahí, han quedado ahí a la intemperie, falta de mantenimiento; eh... y otra cosa que vuelve y juega el... el problema de acercarse a ellos; yo no puedo acercarme por mi condición de discapacidad. Es simplemente mirar lo paso, así pasar rápido y mirarlo, no puedo quedarme a tomar una foto, porque no hay espacio para uno ubicarse.

¿Qué opina de sus espacios de encuentro?

No... pésimo porque yo no puedo accesar, yo no puedo entrar, yo no puedo, puedo. O sea la avenida como tal hay espacios muy importantes que se puede aprovechar para que alguien pueda sentarse, pues si, compartir allí; a pesar que es un espacio pequeño se puede compartir, pero no hay facilidad de acceso.

¿Se evidencian normas comunes de comportamiento?

Haber... eh... sí, hay evidencia, pero lastimosamente es comportamiento ha sido un poco, un poco... haber, de daño, sobre todo hacia los monumentos que han colocado. Entonces... ¿Cómo se lleva ese control?

¿Se respetan las normas de tránsito?

Sí, si, por ser una avenida es una vía rápida. Generalmente sí, en las avenidas si se respetan las normas de tránsito. Difícilmente pues alguien puede; o que yo recuerde, no ha habido un accidente dentro de la avenida. Eh... como tal, no recuerdo.

¿Se respetan las normas de urbanismo?

Sobre las normas de urbanismo, como yo decía anteriormente, tengo problemas de accesibilidad, y a mí se me dificulta poder llegar o hacer un cruce de un carril a otro.

¿Y en las edificaciones?

No, no están cumpliendo porque... Vuelve y juega, los accesos como tal, las cardenales no tienen facilidad de acceso para una persona en situación de discapacidad como la mía.

Listo Vladimir, muchas gracias.

Con gusto.

Anexo 2 Aportes conceptuales de las entrevistas

		Alvaro Rondazzo	DC Villanueva
		yo creo que hay que repensar, no solo el tema de los multiusos, que está bien que los haya, sino además los temas de la altura, y como esa altura, a través de la generación de esa altura se podrían desarrollar elementos de captura de valor para fortalecer el componente fiscal de la ciudad.	
	Oferta diversa		
	Disputa x diversidad en el EP		
	Proporción espacial		
		no brinda las mejores condiciones de conectividad, no hay, digamos una obvia y de generación de espacio público, ni de adjetivos de ese espacio público que lo hagan un espacio urbano adecuado y sobre todo de buenas condiciones éticas y estéticas para estar allí o para comunicarse a través de él, pero lo que si hay es el eje conformado urbanísticamente	

Anexo 3 Encuesta (200 Participantes)

1. En torno a su espacio público, ¿principalmente encuentra posibilidad de desarrollar actividades?

De paso hacia otro lugar - 28.5%

Sociales – 13%

Culturales – 22.5%

Deportivas – 11.5%

Recreativas – 12.5%

Laborales – 6.5%

Ocio – 5.5%

2. A sus edificaciones, ¿usted principalmente va?

Por qué reside o va de visita – 14%

A divertirse. (a bailar, oír música, comer) – 12.5%

De compras – 3.5%

A realizar diligencias – 18%

Todas las anteriores – 38.5%

Ninguna de las anteriores – 13.5%

3. Sus espacios de encuentro, ¿son especialmente acogedores para?

Niños – 1.5%

Jóvenes – 8.5%

Adultos – 20.5%

Adultos mayores – 1.5%

Todos los anteriores – 56.5%

Ninguno de los anteriores – 11.5%

4. Normalmente cuándo va o pasa, ¿qué tipo de transporte usa para llegar desde su sitio de ubicación?

Público – 20.5%

Privado – 43%

Informal – 5%

Por sus propios medios – 31.5%

5. ¿Sus andenes respecto a sus vías son?

Amplios – 17%

Angostos – 49%

Suficientes - 34%

6. De su infraestructura para la movilidad, ¿cuál considera usted está en peores condiciones?

Las vías – 12%

Los andenes – 40%

Los andenes y las vías – 30.5%

Los andenes y vías están en buenas condiciones - 17.5%

7. Cuando se moviliza a pie, ¿qué le incomoda más?

Los vehículos motorizados estacionados en la acera – 12.1%

Los vehículos motorizados estacionados en el andén – 21.2%

Los andenes discontinuos en formas (que son tropezaderos) – 43.9%

Los andenes discontinuos en texturas (diferente tipo de pisos) – 16.7%

El mobiliario comercial – 6.1%

8. ¿Su condición sexual es?

Heterosexual H – 42%

. Heterosexual M – 52.5%

Homosexual H – 3.5%

Homosexual M - 2

9. ¿Qué rango de edad tiene usted?

Menor de 18 años – 5%

Entre 18 y 65 años – 90%

Mayor de 65 años – 5%

10. ¿Usted a cuál estrato pertenece?

1 2 3 4 5 8% 34.5% 34.5% 21.5%

1 – 8%

2 – 21.5%

3 – 34.5%

4 – 34.5%

5 – 1.5%

11. Su movilidad física es:

Muy buena – 43%

Normal – 53%

Reducida por la edad – 2.5%

Reducida por incapacidad física – 1.5%

12. ¿Cómo es la comodidad en su espacio público?

Muy buena – 9.5%

Buena – 36.5%

Regular – 44%

Mala – 8%

Muy mala – 2%

13. De las actividades culturales, sociales, cívicas y deportivas que se dan en su interior, ¿Cuál es la que más valora?

Desfiles cívico militares – 39.5%

Conciertos – 14.5%

Ciclorrutas. Cabalgatas – 0.5%

Protestas ciudadanas – 7%

14. ¿Cuál espacio es más propicio para el encuentro ciudadano?

Sus calles – 7%

El parque Camilo Torres o descabezado – 46.5%

La plazoleta de la Alcaldía – 5%

El malecón del Cristo Petrolero – 6%

Todos los anteriores – 22%

Ninguno de los anteriores – 13.5%

15. El clima de Barrancabermeja:

Le gusta – 27.5

Lo soporta – 61.5%

No lo soporta - 11%

16. A la avenida, usted prefiere llegar durante:

La mañana – 34.5%

La tarde – 9.5%

La noche - 56%

17. De estos factores externos, ¿cuál es el que más incomodidad le ocasiona?

Publicidad auditiva – 13%

El humo de los fumadores – 9%

El esmog o polución atmosférica que se percibe actualmente en la ciudad – 31.5%

Malos olores en el espacio público – 12.5%

Su desaseo – 34%

18. La iluminación de las vías es:

Muy buena - 9.5%

Buena - 47.5%

Regular – 36%

Mala – 4.5%

Muy mala - 2.5%

19. La iluminación de los andenes es:

Muy buena – 1.5%

Buena – 18.5%

Regular – 58.5%

Mala -16%

Muy mala – 5.5%

20. Los árboles son:

Suficientes – 13%

Insuficientes - 87%

21. La cobertura vegetal de las zonas verdes es:

Suficientes – 12.5%

Insuficientes - 87.5%

22. El mobiliario urbano (paraderos, sillas, canecas) es:

Suficientes – 2.5%

Insuficientes - 51.5%

Inexistente – 46%

23. ¿El comercio que se da es?

Excesivo – 16%

Suficiente – 54.5%

Insuficiente - 29.5%

24. En su espacio público, usted se siente más seguro sí:

Hay presencia policial – 48%

Hay cámaras de seguridad – 16.7%

Hay presencia de personas – 10.1%

Hay presencia de personas en su espacio público – 25.3%

25. ¿Qué infracción de tránsito se comete más?

Estacionamiento en sitio prohibido – 33%

Irrespeto a los semáforos – 9.5%

Irrespeto a la cebra de parte de conductores de vehículos motorizados – 17.5%

La no utilización de la cebra de parte de los peatones – 9.5%

Exceso de velocidad – 14%

Transporte informal – 16.5%

26. ¿Qué valor se da más en su espacio público?

Solidaridad – 13.5%

Confianza – 6.5%

Respeto – 14%

Tolerancia – 16.5%

Compromiso – 7%

27. ¿Considera usted que los ciudadanos deben tener sentido de pertenencia por Barrancabermeja?

Si – 98.5%

No – 1%

Le es indiferente - 0.5%

28. ¿Sabe usted por qué se llama la Avenida del Ferrocarril?

Si – 66%

No – 22.5%

Creo saberlo - 11.5%

29. La remembranza que le genera su espacio público es con:

Las reivindicaciones sociales – 21.5%

Las reivindicaciones sindicales – 10.5%

Los desfiles cívicos militares – 30%

Los conciertos – 9%

Las ciclorrutas – 13%

No genera remembranza - 16%

30. ¿Cuál de sus monumentos identifica más a la Avenida del Ferrocarril?

Camilo Torres – 58.5%

Los de la fauna del Magdalena Medio - 26.5%

Ninguno de los anteriores – 15%

Anexo 4 Distribución sectorial de la multifunción predial

		sector				
		Norte				
	Manzana	Pedio	F. de replica	Usos	FdR*Usos	
	1	1	2	1	2	
		2	3	1	3	
		3	1	1	1	
		4	1	2	2	
		5	1	2	2	
		6				
		7				
		8				
		9				
		10				
		11				
		12				
		13				
		14				
		15				
		Total sector				10
		Promedio sector				2
		Promedio sectores				
		sector				
		Norte				
	Manzana	Pedio	F. de replica	Usos	FdR*Usos	
	2	1	1	2	2	
		2	1	1	1	
		3	1	1	1	
		4	1	1	1	
		5	1	1	1	
		6	1	1	1	
		7	1	2	2	
		8				
		9				
		10				
		11				
		12				

Anexo 5 Observación directa sectores (Sectores 2, 3 y 6)

Sector	Dia-hora	Anden						P
		P	DB CC	CIC	ME	MM	CE	
2	18-04-AM							
	18-04-PM				1			
	19-04-AM							
	19-04-PM	2			1			1
	20-04-AM	2			1			
	20-04-PM	3						
	21-04-AM	1			1			
	21-04-PM	2						
	22-04-AM	3			2			1
	22-04-PM	2	2		1			1
	23-04-AM							
	23-04-PM		2					1
	24-04-AM	2			1			1
	24-04-PM	4	2		2			1
	PromAM	1,1428571	0	0	0,7	0	0	0,3
	PromPM	1,8571429	0,9	0	0,7	0	0	0,6
	PromSec	1,5	0,4	0	0,7	0	0	0,4
3	Predio							
	18-04-AM							
	18-04-PM							3
	19-04-AM							
	19-04-PM	2			1			2
	20-04-AM	3			1			
	20-04-PM	3			1			
	21-04-AM	1			1			1
	21-04-PM	2			2			3
	22-04-AM	2						1
	22-04-PM				1			1
	23-04-AM				2			4
	23-04-PM	1						

Anexo 6 Análisis físico espacial de los elementos que componen el espacio público

Manzana	Predio	Anden 1 (Norte)									
		AU	ADT	ADF	ADTF	PDU	PIU	JDU	JIU	SDU	SIU
2	1	1					1		1		3
	2		1						1		
	3	1									
	4	1					2				
	5	1									
	6		1								
	7				1		2				
	8										
	9										
	10										
	11										
	12										
	13										
	14										
	SUBTOTALES	4	2		1		5		2		3
	F.C.	57,14285714									
	A.E.P.P	243,84									
	F.I.	10									
	F.C.										
	Arboles	13									
Manzana	Predio										
3	1			1		1					
	2		1					2			
	3				1		1	1			
	4				1			1			
	5				1						
	6				1	1			1		
	7				1			1			
	8				1						
	9				1			1			
	10		1			1					
	11				1						
	SUBTOTALES		2	1	8	3	1	6	1		

Anexo 7 Análisis del plan de movilidad de Barrancabermeja (PMdB)

Empresa	Ruta	Tramo	Ocupación AM- o	Ascens o	Descen so
Coochoferes del tramo 4	2	Cr. 11 - Cr. 17	2	0,3	0
			7	1	0,5
			5	1	0
			4,6666667		
		12I Cr. 24 - C	6	0,5	2,3
			3	0	0,5
			3	0	0,5
			4		
	5	19R* Puente	12	1	3
			4	0,2	2,5
			5	0,2	0,8
			7		
		20R	7,5	0	4
			2,5	0	1,5
			4	0,2	2
			4,6666667		
		21R	5	0	2,5
			2	0	1
			3,5	0	0,5
			3,5		
		22R	3	0	0,5
			1,5	0	0,5
			2,5	0	0,5
			2,3333333		
	6	4Y5I * 17-19	5	1	2
			7	1,5	0
			6	1,7	0,5
			6		
		11R* Puente	5	1	0
			7	1	1
			1	0	1
			4,3333333		
San Silvestre	6	4I*16- 17	0	0	0,5
			18,5	9	2
			13	3,5	0,5

Anexo 8 Datos aportados por el Comando de la Policía Magdalena medio en cuanto a la
ocurrencia de actos delictivos.



MINISTERIO DE DEFENSA



NACIONAL

POLICÍA NACIONAL
DEPARTAMENTO DE POLICÍA MAGDALENA MEDIO

MINISTERIO DE DEFENSA POLICÍA NACIONAL	
Unidad	P.N.M.
Radicado No.	
Recibido por	R. J. J. J. J.
Fecha	02/08/17 Hora 15:45

No. S-2017-

/DISPO 1 – ESBAR 29.

Barrancabermeja, 02 de Agosto de 2017

Señor Mayor
ARIEL ALEJANDRO TORRES MONTES
Comandante Estación de Policía Barrancabermeja
Calle 52 Número 1-103 Sector el Muelle
Barrancabermeja - Santander

Asunto: Estadística Delictiva

De manera atenta y respetuosa me permito informar a mi Mayor la estadística delictiva requerida en la solicitud del Arq. JORGE LUIS RESTREPO MESA en las vías de la Avenida del Ferrocarril entre la glorieta de la puerta principal de Ecopetrol (carrera 3) y el sector de Gacheneque (diagonal 49) la Avenida Santander entre la carrera 1 y la carrera 11, calle 50 entre las carreras 11 y 28, calle 49 entre las carreras 11 y la carrera 25 comprendida entre el 01/01/2017 al 30/01/2017 así:

En la avenida del ferrocarril entre la glorieta de la puerta principal de Ecopetrol (carrera 3) y el sector de Gacheneque (diagonal 49), se presentaron los siguientes delitos:

01 caso de hurto a personas.
01 caso de lesiones personales.

La avenida Santander entre la carrera 1 y la carrera 11, se presentaron los siguientes delitos:

01 caso de hurto a motocicletas.
01 caso de hurto a personas.
02 casos de hurto a entidades comerciales.
01 caso de lesiones culposas.

Calle 50 entre las carreras 11 y carrera 28, se presentaron los siguientes delitos:

13 casos de hurto a entidades comerciales.
02 casos de lesiones culposas.
05 casos de lesiones personales.
09 casos de hurto a personas.
01 caso de hurto a entidades financieras.
01 caso de homicidio.
01 caso de hurto a motocicletas.

Calle 49 entre la carrera 11 y la carrera 25, se presentaron los siguientes delitos:

03 casos de hurto a personas
01 caso de hurto a entidades comerciales
05 casos de lesiones personales
01 caso de violencia intrafamiliar.

Lo anterior para conocimiento y fines estime conveniente.

Atentamente,

Intendente **JOSE GUILLERMO CAMACHO MORALES**
Operador sala CIEPS ESBAR

Intendente por: J. José Camacho
Asistente por: J. José Camacho
Punto de contacto: 02087011
Correo: J. José Camacho (correo@policia.gov.co)

Calle 52 No 1-100 Sector El Muelle
Teléfonos: 3144202868
oscar_chocari71@correo.policia.gov.co
www.policia.gov.co

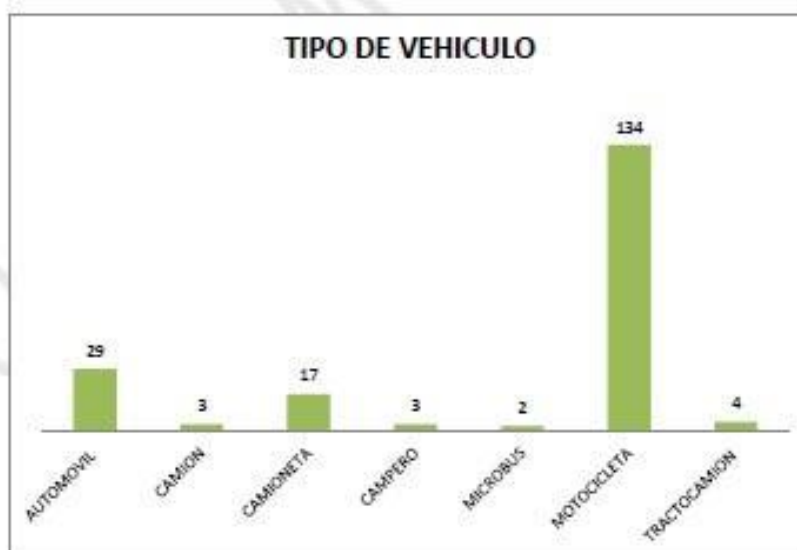
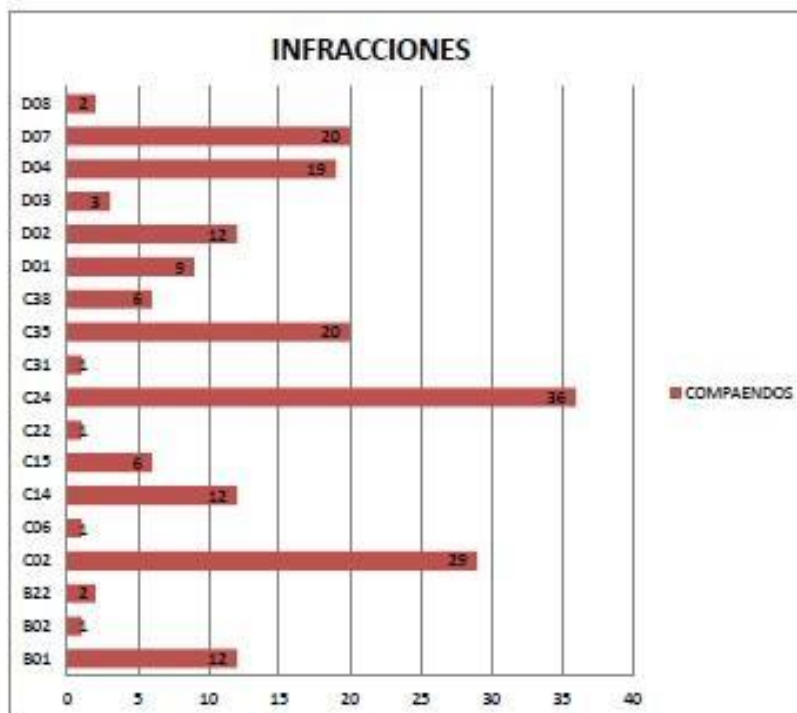
Anexo 9 Datos aportados por el Instituto de Transito y Transporte de Barrancabermeja en cuanto a la ocurrencia de actos delictivos.



INSPECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE BARRANCABERMEJA



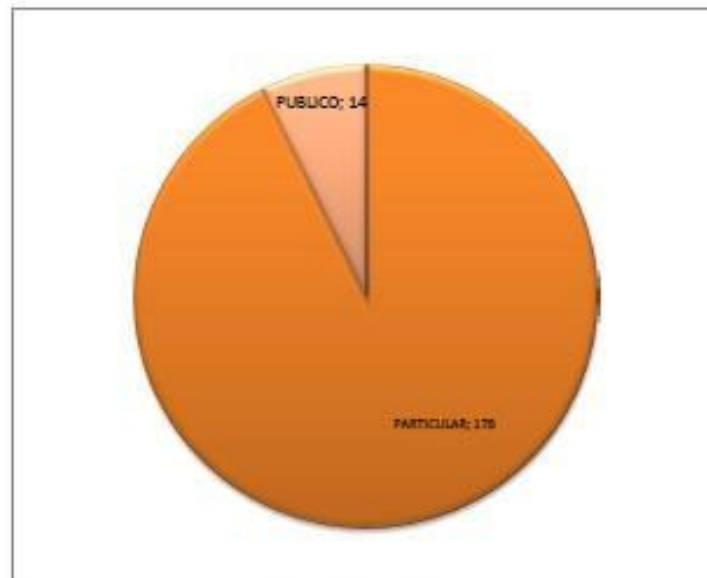
ORDENES DE COMAPENDOS ELABORADOS EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE ENERO A JUNIO DE 2017
EN LA AVENIDA FERROCARRIL CALLE 52 ENTRE CARRERAS 3 Y 30



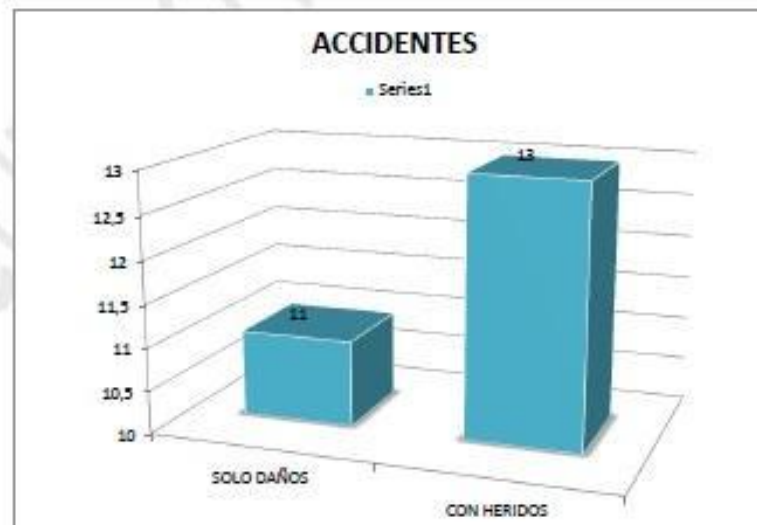


ORDENES DE COMAPENDOS ELABORADOS EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE ENERO A JUNIO DE 2017
EN LA AVENIDA FERROCARRIL CALLE 52 ENTRE CARRERAS 3 Y 30

TIPO DE SERVICIO



ACCIDENTES EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE ENERO A JUNIO DE 2017
EN LA AVENIDA FERROCARRIL CALLE 52 ENTRE CARRERAS 3 Y 30



Datos estadísticos adicionales sobre la Avenida Santander, Calle 49 y Calle 50



Fernando Lizarazo <flizarazo@transitobarrancabermeja.gov.co>

Hoy, 8:28 a.m.

Usted



Responder | ▾

arquitecto buenos días,

atendiendo a su solicitud, me permito enviarle los datos solicitados en el periodo del 01 de enero al 30 de junio del presente año.

calle 50 entre carreras 11 y 28

160 ordenes de comparendos
006 accidentes

calle 49 entre carreras 01 y 10



257 ordenes de comparendos
004 accidentes

calle 49 entre carreras 11 y 25

152 ordenes de comparendos
011 accidentes

espero sea de utilidad la información suministrada, quedo atento a cualquier inquietud.

Anexo 10 Análisis urbano y lineamientos de la calle 52 desde la Cr.11 hasta la Cr. 24

UBICACIÓN	PREDIAL MANZANA	DIRECCION PREDIO	LONGITUD FRENTE (metros)
	01-02-0015	C 52 # 12-21	44,2
		C 52 # 12-49	8,8
		C 52 # 12-57	9,9
		C 52 # 12-59	
		C 52 # 12-69	10,0
		C 52 # 12-71	
		C 52 # 12-73	19,7
		C 52 # 12-77	
		C 52 # 12-79	
		C 52 # 12-81	
		C 52 # 12-04	7,9
		C 52 # 12-08	6,0
		C 52 # 12-18	5,0
		C 52 # 12-22	5,0
		C 52 # 12-28	5,0